Die Entwicklung der deutschen Automobilindustrie.

Eine bilanzkritische Untersuchung unter besonderer Berücksichtigung der Kapitalinvestitionen.

✦

Inauguraldissertation

zur Erlangung der Würde eines Doktors der wirtschaftlichen Staatswissenschaften der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Vereinigten Friedrichs-Universität Halle-Wittenberg

vorgelegt von

Otto Meibes, cand. rer. pol.

✦

Berichterstatter

Professor Dr. Georg Jahn.

1926.

Dem Andenken

meines Bruders Alfred!

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Vorbemerkung 5

Erster Teil.

A) Die wirtschaftliche Bedeutung des Automobils:
I. Der Kraftwagen als Verkehrsmittel im Inland 7
II. Der Kraftwagen als Ausfuhrobjekt 12
B) Der Weltbestand an Automobilen:
I. Der Bestand in den Hauptländern 14
II. Die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes in Deutschland von 1907 bis 1927 und sein Anteil am Weltbestand 17

Zweiter Teil.

Die Entwicklung der deutschen Automobilindustrie bis zum Kriegsbeginn:
I. Der Begriff der Automobilindustrie 27
II. Von der Erfindung und den Erfindern des Kraftwagens 31
III. Das Interesse und die Unterstützung der öffentlichen Hand:
1. Allgemeine Betrachtung 41
2. Der Subventionstyp 42
IV. Das deutsche Automobil auf dem internationalen Markt 45
V. Die deutsche Automobilindustrie bei Kriegsbeginn 47

Dritter Teil.

Die Entwicklung der deutschen Automobilindustrie an Hand der Kapitalinvestitionen von 1913 bis 1926:
A) Die Entwicklung bis zur Stabilisierung der deutschen Währung:
I. Die Entwicklung während des Krieges 49
II. Die Lage nach dem Kriege 79
III. Die Inflationsperiode 81
IV. Der Status bei Stabilisierung der deutschen Währung im Spiegel der Goldmarkeröffnungsbilanz 86
B) Die Lage der deutschen Automobilindustrie nach der Stabilisierung der deutschen Währung:
I. Ihre produktionstechnische Lage 91
II. Der Konkurrenzkampf mit dem Ausland 93
III. Das erste Geschäftsjahr nach der Stabilisierung 96

Vierter Teil.

Die Entwicklung der deutschen Automobilindustrie seit der Stabilisierung:
A) Die Krisis in der Automobilindustrie und ihre Überwindung:
I. Die Ursachen der Krisis
1. Innere Ursachen 101
2. Äußere Ursachen 103

II. Maßnahmen zur Überwindung der Krisis
1. Die Schutzzölle 106
2. Produktions- und Absatzgemeinschaften 109
3. Normalisierungs- und Typisierungsbestrebungen 111
4. Die Finanzierung des Absatzes 113
B) Der Wiederaufstieg der deutschen Automobilindustrie:
Vorbemerkung 122
I. Das zweite Geschäftsjahr nach der Stabilisierung 122
II. Die Produktionserhebungen des Statistischen Reichsamts für das Jahr 1925 128
III. Die Kapitalbewegung in der deutschen Automobilindustrie nach dem zweiten Geschäftsjahr seit der Stabilisierung 131
IV. Die Konzentrationsbewegung in der deutschen Automobilindustrie 134

Fünfter Teil.

Die Zukunftsaussichten der deutschen Automobilindustrie:
A. Entwicklungsmöglichkeiten der Kraftwagenverwendung in Deutschland:
I. In der Privatwirtschaft 146
II. In der Wirtschaft der öffentlichen Hand:
1. Kommunen und Kraftwagen 148
2. Eisenbahn und Kraftwagen 151
3. Reichspost und Kraftwagen 152
4. Kraftwagen und Straßenbau 155
B. Exportaussichten:
I. Ein- und Ausfuhrstatistik 156
II. Die Konkurrenz des Auslandes 158
III. Ausfuhrmöglichkeiten 161
Schlußbetrachtung 163
Anhang 165
Literaturverzeichnis 168

Vorbemerkung.

Die Automobilindustrie ist einer der jüngsten Zweige der Wirtschaft Deutschlands wie der Welt überhaupt. Ihre Entwicklung hat sich, dank der wirtschaftlichen Bedeutung ihres Objekts, dem Kraftfahrzeug, in einem Ausmaß vollzogen, für das in der Wirtschaftsgeschichte fast ein zweites Beispiel nicht besteht. Dennoch hat die Entwicklung den Gipfelpunkt noch nicht erreicht. Die zunehmende Bedeutung, die die Automobilindustrie im Verlaufe der verhältnismäßig kurzen Zeitspanne seit ihrer Begründung bis zum heutigen Tage erlangte, und die sich voraussichtlich für die Zukunft noch steigern wird, das auffallend schnelle Tempo, in dem sich diese Entwicklung vollzog, hätten allein schon den Anreiz zu einer Untersuchung dieses Wirtschaftszweiges geben können.

Es kommt hinzu, daß sich in der Entwicklung der deutschen Automobilindustrie Aufstieg und Niedergang des deutschen Wirtschaftslebens besonders deutlich widerspiegeln: der Aufstieg vor dem Kriege, die Hochkonjunktur während des Krieges, die Scheinblüte in der Inflationszeit, der Zustand des Zerfalls und der langsame Wiederaufstieg der Wirtschaft nach der Inflationszeit mit seinen mannigfachen Begleiterscheinungen finden ein nahezu typisches Abbild in der Entwicklung der Automobilindustrie, deren Objekt, das Kraftfahrzeug, bis zu einem gewissen Grade mit seiner Bestandsziffer als Wertmesser des Volkswohlstandes angesehen werden kann.

Schließlich gibt die deutsche Automobilindustrie etwa 100 000, und mit ihren Zubehörindustrien fast 300 000, Betrieb und Vertrieb des Kraftfahrzeuges mindestens ebensovielen Arbeitnehmern Beschäftigung und bildet mithin in dem großen Uhrwerk der Volkswirtschaft ein wichtiges Glied, dessen Lage zu untersuchen sich wohl verlohnt.

Die Anregung, mich in die Entwicklung der deutschen Automobilindustrie zu vertiefen, verdanke ich meinem hochgeschätzten

Lehrer, Herrn Prof. Dr. Georg Jahn, Halle, dessen wertvolle Vorschläge mein Arbeiten von Anbeginn stark befruchtet haben. Für das große Interesse, mit dem er das Werden dieser Untersuchung verfolgt hat, bin ich ihm zu großem Dank verpflichtet.

Die Beschaffung der statistischen Unterlagen für die vorliegende Arbeit wäre mir nicht möglich gewesen, hätten mir nicht in unbeschränktem Maße die Archive der Berliner Handels-Gesellschaft, der Reichskredit-Gesellschaft und des Vereins Deutscher Ingenieure, sämtlich in Berlin, zur Verfügung gestanden. Denjenigen Instanzen und Personen, die mir den Zutritt zu diesen Stätten ermöglicht haben, schulde ich meinen besonderen Dank.

Erster Teil.

A.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Automobils.

I.

Der Kraftwagen als Verkehrsmittel im Inland.

Wenn man sich in die Entwicklungsgeschichte des Kraftfahrzeuges und der Kraftfahrzeugindustrie vertieft, so erscheint es kaum glaubhaft, daß erst vier Jahrzehnte vergangen sind, als Menschen und Tiere vor den ersten Exemplaren dieses neuartigen und ungewohnten Verkehrsmittels ängstlich auswichen[1]), und daß ein Zeitraum von noch nicht zwanzig Jahren verstrichen ist, seit im Deutschen Reichstag die Automobile von einem Abgeordneten als „menschenmordende Teufelsfahrzeuge" bezeichnet wurden[2]). Es hat lange gedauert, bis die Abneigung der großen Masse und die Zweifel der Skeptiker gegenüber dem Kraftfahrzeug überwunden waren. Erst als die Anstrengungen seiner Erfinder das Automobil von einem Gegenstand des Sports und des Luxus zu einem brauchbaren Verkehrsmittel gemacht hatten, dessen Bedeutung und Verwendung mit seiner technischen Vervollkommnung wuchs, legten sich die letzten Widerstände auch der hartnäckigsten Gegner.

Heute ist das Kraftfahrzeug zu einem Beförderungsmittel geworden, ohne das eine moderne Verkehrswirtschaft nicht mehr vorstellbar ist. Den Fuhrwerksbetrieb durch tierische Zugkräfte hat es längst überholt, ihn sogar, besonders im großstädtischen Verkehr, teilweise fast vollkommen verdrängt. Auch mit dem Straßenbahnverkehr ist es in erfolgreiche Konkurrenz getreten.

---

[1]) Carl Benz, Lebensfahrt eines deutschen Erfinders, Leipzig 1925.
[2]) Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 4. Aufl., Art. „Kraftfahrzeuge" von Behrend und Heim, Jena 1923.

Es ist eine wichtige Ergänzung für die Eisenbahn und rangiert, an seiner Bedeutung gemessen, unmittelbar hinter, teilweise neben den älteren Verkehrsmitteln: Hochseeschiffahrt, Eisenbahn, Kanal- und Flußschiffahrt.[1])

Seine Unabhängigkeit von einem durch Schienen vorgezeichneten Wege, seine große Geschwindigkeit, seine Beweglichkeit und seine Anpassungsfähigkeit haben dazu beigetragen, daß das Automobil in immer größerem Maße als Ergänzung und Ersatz der bisherigen Transportmöglichkeiten verwendet wurde. Für den Unternehmer, der zu plötzlichen Konferenzen berufen wird, für den Arzt, der seine Patienten zu besuchen hat, für den Kaufmann, von dem die schnelle Lieferung seiner Waren innerhalb der Stadt oder über Land verlangt wird, für Polizeibehörden und Krankenanstalten, die zu schneller Hilfe herbeigerufen werden, ist das Automobil ein unentbehrliches und zeitersparendes Beförderungsmittel geworden, das gleichzeitig mit der Zeitersparnis eine Erhöhung der Leistungsintensität zur Folge hat.

Für Amerika, wo das Automobil vermöge seiner Billigkeit und der besseren Einkommensverhältnisse von der breiten Masse der Arbeitnehmerschaft für die Zurücklegung des Weges von und zur Arbeitsstätte benutzt wird, hat man berechnet, daß das Kraftfahrzeug den Aktionsradius der erwerbstätigen Bevölkerung um etwa 30 km erhöht. Andererseits ermöglicht es dem Arbeitnehmer das Wohnen an der Peripherie oder außerhalb der Großstädte in gesunderen und billigeren Wohnungen, trägt also zur Dezentralisation der Großstadtwirtschaft mit ihren mannigfachen unhygienischen Erscheinungen stark bei und stellt dem Siedlungsproblem neue Aufgaben.

Für die Vereinigten Staaten berechnete man, daß der Bestand an Personenkraftfahrzeugen im Jahre 1925 bei einer durchschnittlichen Tagesleistung von 20 km pro Wagen insgesamt täglich 320 Millionen Wagen-km zurücklegt, während die Eisenbahn täglich nur 410 000 km Strecke abfährt. Nach statistischen Erhebungen sollen in einem Personenkraftfahrzeug pro Tag durchschnittlich 2,5 Personen befördert werden, so daß die Gesamtbeförderung von Personen durch Kraftwagen pro Tag in Amerika 30 bis 37 Millionen betragen haben dürfte,[2]) eine Vergleichsziffer, die die Eisenbahn wohl schwerlich wird aufweisen können.

Eine weit wichtigere Aufgabe als die Personenkraftfahrzeuge haben die Lastkraftwagen zu erfüllen. Beim Gütertransport können sie vermöge ihrer Billigkeit noch in einem Umkreise von 60—80 km mit der Eisenbahn in erfolgreiche Konkurrenz treten. Sie gestatten dem Unternehmer, der seine Ware nach außerhalb befördern muß, einen direkten Transport an

---

[1]) „Neue Ziele in der Automobilindustrie" von Agricola in „Der Motorwagen", Jahrg. 1907, Heft 28/30.

[2]) J. Nienhoff, Das Kraftfahrwesen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, „Verkehrstechnische Woche", Jahrg. 19, Heft 9 vom 2. 3. 25.

den Abnehmer bei nur einmaligem Auf- und Abladen, während der Transport mit der Eisenbahn bei der Zubringung und bei der Fortschaffung jeweils eine auf- und abladende Tätigkeit erfordert. Neben der Beschleunigung, mit der so die Ware durch den Lastkraftwagen an ihren Bestimmungsort gelangt, ergibt sich auch eine Erhöhung der Sicherheit gegen Diebstahl oder Beschädigung der Ware.

Gegenüber dem Pferdetransport hat der Lastkraftwagen zahlreiche Vorteile. Ein normaler Lastkraftwagen kann in einem achtstündigen Arbeitstage eine Last von 1000 Zentnern 100 km befördern, wobei für das Auf- und Abladen drei Stunden angerechnet werden. Für das gleiche Gewicht und den gleichen Weg wären vier Pferdegespanne erforderlich.[1]) Schon aus dieser Gegenüberstellung läßt sich der Vorteil erkennen, den das Halten eines Lastkraftwagens mit sich bringt. Während vier Pferdegespanne gleichzeitig die Anstellung von mindestens vier Mann Fahr- und Pflegepersonal bedingen, erfordert der Betrieb des Lastkraftwagens nur eine Person zu seiner Bedienung. Auch der Raum, der für die Unterbringung der Pferdegespanne mit ihrem Zubehör erforderlich ist, ist bedeutend größer und erfordert mehr Kapital als die Unterstellung eines Lastkraftwagens.

Für schweizerische Verhältnisse werden die Ausgaben auf den gefahrenen Kilometer (Betriebsausgaben, Gehälter, Versicherungen, Verwaltungskosten, Amortisation und 5 prozentige Verzinsung) für den Bahnbetrieb mit 3,43 frs., für ein Schienenauto mit 1,13 frs. und für einen Lastkraftwagen mit Anhänger auf 1,28 frs. berechnet.[2]) Diese Ausgaben verringern sich für den Automobilbetrieb bei einer dreimal täglich erfolgenden Hin- und Herfahrt auf 1,02 frs. und bei einer viermal täglichen Hin- und Herfahrt auf 0,84 frs. je gefahrenen Kilometer.

Der Konsumverein Zürich berechnet auf einen Betrieb von 16—18 Pferden und 4—5 Motorlastwagen die mittlere Wegleistung eines Pferdefuhrwerks mit zwei Pferden auf 23 km, eines Motorlastwagens auf 65 km täglich, während die Tragkraft für den Pferdewagen 1000 kg und für den Lastkraftwagen 2500 kg betrug. Die Gesamtleistung des Betriebes war in einer Woche 2824,5 km. Davon entfielen auf den Pferdebetrieb 44,7 %, auf die Motorlastwagen 55,3 %, während von den Ausgaben auf den Unterhalt der Pferde 55,6 % und der Motorwagen 44,4 % entfielen. Die Unkosten betrugen nach dieser Rechnung 0,32 frs. für den Motorwagen und 0,44 frs. für das Pferdegespann je km.[3])

Hieraus ergibt sich schon rein rechnerisch die größere Wirtschaftlichkeit des Lastkraftwagenbetriebes. Es ist aber noch zu

[1]) S. Kleczewer, Betriebskostenaufstellung für einen 5 to Lastwagen gegenüber den Unkosten bei Beförderung der Güter durch Pferdegespann und Eisenbahn, „Motorwagen" 1923, Heft 8, S. 118 ff.

[2]) E. Winzeler, Die verkehrspolitische Bedeutung der Automobillinien, Bern 1924.

[3]) „Motorwagen", Jahrg. 1907, S. 98 ff.

berücksichtigen, daß bei einem Pferdebetriebe die Kosten des Unterhalts (Futter, Pflege usw.) weiterlaufen, wenn der Betrieb ruht, wohingegen die Unterhaltungskosten des Motorwagens nur während der Bewegung entstehen.

Bei allen Betrieben, deren Produkte auf eine rasche Beförderung angewiesen sind, ist heute die Benutzung des Lastkraftwagens gegenüber der tierischen Kraft vorherrschend. Sämtliche Erzeuger leichtverderblicher Waren: Nahrungsmittelindustrie, Molkereien, Landwirtschaft und Brauereien, außerdem Post- und Speditionsgewerbe, die Zeitungsbetriebe, die Hersteller veredelter Produkte bedienen sich heute in erster Linie des Lastkraftwagens als Beförderungsmittel; aber auch in den anderen Zweigen von Handel und Industrie bürgert es sich mehr und mehr ein. Ebenso benutzen die Kommunen den Lastkraftwagen in seinen verschiedenen Abarten: als Feuerlöschwagen, für Straßenreinigungsmaschinen, Zugmaschinen, zum Müllabtransport, als Sprengwagen und im sanitären Dienst. Auch hier bildet das Moment der Zeit- und Personalersparnis die Triebfeder für die Benutzung des Lastkraftwagens.

Eine besonders wichtige Rolle hat das Lastkraftfahrzeug für den Personentransport in der Gestalt des Automobilomnibus übernommen. Dieser tritt in den Großstädten in erfolgreiche Konkurrenz mit der Straßenbahn, in den ländlichen Bezirken überflügelt er den Kleinbahnbetrieb. Die „Daily Mail" nimmt als sicher an, daß der Passagier- und Güterverkehr auf den öffentlichen Straßen an Zahl und Gewicht in England dreimal so viel beträgt wie die durch die Eisenbahn beförderte Güter- und Personenmenge. 1920 sind in England durch die Eisenbahn 1567 Millionen Personen und 317 Millionen to Güter befördert worden, während 4500 Millionen Personen und über 1200 Millionen to Güter durch Straßenverkehr, also zum guten Teil durch Last- und Personenkraftwagen, bewegt wurden. Ein Vergleich der durch die größte Straßenbahngesellschaft und durch die größte Autobusgesellschaft in London beförderten Personenmenge zeigt folgendes Bild:[1])

	Größte Straßenbahngesellschaft	Größte Autobusgesellschaft
1914	513,3 Millionen	718,7 Millionen
1919	636,2 „	823,5 „
1922	688,2 „	993,8 „
1923	733,8 „	1214,2 „

Das größte deutsche private Personentransportunternehmen, die Allgemeine Berliner Omnibus-Aktien-Gesellschaft, zeigt folgende Verkehrsziffern:[2])

[1]) Nach den Mitteilungen des Reichsverbandes der Automobilindustrie in „Motorwagen", Juni 1925.

[2]) Aus den Geschäftsberichten der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktien-Gesellschaft.

	Zurückgelegte Betriebskilometer	Beförderte Personenmenge
1913	27,7 Millionen	147,8 Millionen
1920	1,2 „	6,5 „
1921	3,1 „	21,1 „
1922	5,1 „	32,7 „
1923	4,6 „	23,4 „
1924	8,5 „	48,1 „
1925	13,9 „	77,1 „

Bei dem deutschen Unternehmen ist allerdings zu berücksichtigen, daß die Personenbeförderung vor dem Kriege und auch noch in den ersten Jahren nach dem Kriege zum größten Teil durch Pferdeomnibusse erfolgte. In den letzten Jahren sind jedoch die Pferdewagen vollständig aus dem Verkehr gezogen worden, heute geschieht der Betrieb nur noch mit Automobilomnibussen. Es ergibt sich allein aus den Beförderungszahlen dieses Unternehmens die gewaltige Zunahme des Verkehrs mit Kraftomnibussen, die auch für andere deutsche Großstädte eine ähnliche Entwicklung aufweisen dürfte.

Auch in ländlichen Gegenden, in denen das Eisenbahnnetz sehr weitmaschig ist oder der Kleinbahnbetrieb nur einen geringen und unregelmäßigen Verkehr mit sich bringt, hat die Errichtung von Automobillinien für die Verbindung von nicht an Eisenbahnhaltepunkten gelegenen Ortschaften untereinander oder als Zubringedienst von Personen und Gütern zugenommen und sich bisher überall rentiert. In manchen Gegenden hat sogar der Kraftomnibusbetrieb die Kleinbahn verdrängt. Die überlegene Eignung von Automobillinien für den ländlichen Verkehr beruht darauf, daß ihre wesentlichsten Eigenschaften den an sie gestellten Anforderungen weit besser entsprechen als die betreffenden Eigenschaften der Lokalbahnen: Anpassungsfähigkeit an die besonderen Verkehrsverhältnisse und Fähigkeit zum Massentransport.[1]) Es kommt hinzu, daß die Kraftlinien im Verhältnis zur Kleinbahn eine größere Geschwindigkeit entwickeln und damit die Häufigkeit ihrer Fahrten vermehren können. Außerdem beansprucht der Autobusbetrieb ein geringeres Kapital, das sich durch die bessere Ausnutzung der Plätze in den Wagen und mit der steigenden Häufigkeit der Fahrten entsprechend besser rentiert. Und schließlich spielt auch bei dem Kraftwagenbetriebe die Tatsache eine nicht unwesentliche Rolle, daß sich das in ihm investierte Kapital bedeutend schneller verzinsen und amortisieren läßt als bei den Kleinbahnen, für deren Errichtung oder Aufrechterhaltung die Kapitalien unter Umständen lange Zeit brach liegen können.

Die obigen Ausführungen haben den Zweck, die wirtschaftliche Bedeutung des Automobils als Verkehrsmittel nachzuweisen. Die Entwicklung, die die Benutzung des Kraftfahrzeuges zu allen möglichen Transportzwecken bisher genommen hat, ist zwar in

---

[1]) E. Winzeler, a. a. O. S. 44 ff.

einem erfreulichen Tempo vor sich gegangen, befindet sich aber in Deutschland immer noch in ihren Anfangsstadien. Mit den Aussichten für eine zunehmende Benutzung des Automobils erhöhen sich auch die Aussichten für die Automobilindustrie. Es verlohnt sich also, der Entwicklung der Automobilindustrie bis zum heutigen Tage nachzugehen und den Versuch zu machen, die voraussichtliche Entwicklung, die ihr gegeben sein kann, einer näheren Untersuchung zu unterziehen.

II.

Der Kraftwagen als Ausfuhrobjekt.

Die gute Qualität der deutschen Kraftfahrzeuge hatte schon frühzeitig auch den internationalen Markt als Absatzgebiet für den Produktionsüberschuß der deutschen Automobilindustrie reif gemacht. Auf zahlreichen internationalen Rennen, die zugleich der beste Prüfstein für die Zuverlässigkeit der Konstruktion aller beteiligten Wagen und die wirksamste Propaganda für den jeweiligen Sieger waren, konnten deutsche Marken in fast allen Wagenklassen ihre Konkurrenten aus dem Felde schlagen. Bei allen nennenswerten Zuverlässigkeitsfahrten oder Schnelligkeitswettveranstaltungen waren unter den qualifizierten Siegern auf den ersten Plätzen die Namen deutscher Automobilmarken zu finden.

Auch die Beschickung internationaler Ausstellungen trug sehr zur Verbreitung der deutschen Kraftfahrzeuge im Auslande bei. Die Beteiligung an beiden Veranstaltungen war zwar mit erheblichen Kosten für die Teilnehmer verbunden. Diese wurden jedoch im Falle des Erfolges durch die eingehenden Bestellungen vielfach wieder ausgeglichen. Daher erklärt sich, daß jede nur irgendwie leistungsfähige Firma bei derartigen Veranstaltungen vertreten war.

Der Erfolg blieb nicht aus. Seit 1901 hat sich die Ausfuhr von Kraftfahrzeugen ständig gesteigert, während deren Einfuhr nur eine relativ geringe Zunahme aufzuweisen hatte, so daß ein von Jahr zu Jahr wachsender Exportüberschuß an Automobilen ausgewiesen werden konnte. Die nachfolgende Tabelle, welche den Wertzuwachs des Ausfuhrüberschusses erkennbar macht, möge dies belegen. Es betrugen in Millionen Mark

im Jahre	1901	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13
Einfuhr	1,6	3,9	5,6	7,8	14,1	19,8	18,0	10,7	9,8	10,5	11,7	14,4	14,5
Ausfuhr	2,9	5,4	6,6	13,1	18,1	21,0	14,5	13,4	20,0	33,0	48,2	75,6	87,2
Ausfuhr-Überschuß	1,3	1,5	1,0	5,3	4,0	1,2	3,5	2,7	10,2	22,5	36,5	61,2	72,7

Hauptsächlich waren es Personenkraftwagen, die ihren Weg ins Ausland nahmen: Von 958 Stück im Jahre 1907 war ihre Zahl auf 6800 im Jahre 1912 angewachsen. Ihr Anteil am Gesamtwert der exportierten Kraftfahrzeuge betrug 86 % für 1912. An Lastkraftwagen führte Deutschland im Jahre 1907 249 Stück und im Jahre 1912 bereits 640 Stück aus. Die entsprechenden Zahlen für importierte Kraftfahrzeuge betrugen bei Personenkraftwagen 1812 Einheiten im Jahre 1907 und 1650 im Jahre 1912; für Lastkraftwagen 44 Stück für 1907 und 210 Stück für 1912. Im letzten Jahre vor dem Kriege machte die Ausfuhr an Kraftfahrzeugen in Deutschland etwa 45 % der gesamten Produktion aus.[1])

Nach dem Kriege hat sich die Lage für Deutschland bedeutend verschlechtert. Während es in Friedenszeiten zu einem der Hauptausfuhrländer für Kraftfahrzeuge geworden war, ist es nach dem Kriege nur noch mit einem sehr geringen Prozentsatz am Kraftwagenweltexport beteiligt.

Weltexport von Kraftfahrzeugen.[1])

Land	1920		1921		1922		1923		1924		1925	
	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
U. S. A.	171 644	74,0	38 430	55,3	78 234	48,5	151 849	52,9	178 730	55,7	302 924	60,7
Kanada	23 012	9,9	11 176	15,9	37 958	23,5	69 980	24,3	56 655	17,7	74 151	14,9
Frankreich	?	—	?	—	17 870	11,0	30 942	10,8	48 127	15,0	61 471	12,4
Italien	11 320	4,9	10 415	14,9	11 372	7,1	12 773	4,4	18 928	5,9	29 041	5,8
England	8 433	3,6	3 762	5,4	4 280	2,7	5 474	1,9	15 596	4,9	29 053	5,8
Deutschland	17 486	7,6	5 778	8,5	9 163	5,7	5 754	2,0	2 310	0,7	1 787	0,4
	231 895[2]	100[2]	69 561[2]	100[2]	161 224	100	287 361	100	320 326	100	498 427	100

[1]) „Commerce Reports" Nr. 42 v. 19. 10. 1925 bezw. „Wirtschaftsdienst" Nr. 33 v. 20. 8. 1926.

[2]) Ohne Frankreich, für das Zahlen nicht zu ermitteln waren.

Aus der Aufstellung ist ersichtlich, daß Deutschlands Anteil am Automobilexport der Welt seit dem Jahre 1920 in ständigem Abnehmen begriffen ist, und daß sich seine Konkurrenzländer, insbesondere Belgien, seine Märkte erobert haben.

Andererseits beweisen aber auch die Endzahlen, welche Bedeutung das Automobil als Exportartikel für die Wirtschaft eines Landes besitzt.

Deutschland, dessen Automobilindustrie vor dem Kriege ihren beträchtlichen Produktionsüberschuß mühelos an das Ausland abstoßen und einen in stetem Steigen begriffenen Ausfuhrüberschuß erzielen konnte, ist nach dem Kriege zu einem Automobile importierenden Lande geworden.

[1]) Sperling, Die Kraftfahrzeugindustrie in 1923/24, „Jahrbuch des Reichsverbandes der Automobilindustrie", 1. Jahrg., Verlag Dr. Ernst Valentin.

B.

Der Weltbestand an Automobilen.

I.

Der Bestand in den Hauptländern.

Das Handelsdepartement der Vereinigten Staaten von Amerika hat nach Instruktionen an seine auswärtigen Vertreter vom Oktober 1925 eine Zählung des Weltbestandes an Kraftfahrzeugen auf den 1. Januar 1926 vorgenommen, deren Ergebnisse es in seinem Organ, den „Commerce Reports", Jahrg. 1926, Nr. 7 vom 15. 2. 1926 [1]) niedergelegt hat. Die Instruktionen erforderten die Beantwortung von etwa hundert Haupt- und Unterfragen. Auch die wenigen Staaten, in denen Amerika keine eigenen Vertretungen unterhält, wurden, zum Teil durch Unterstützung von Automobilhandels-Organisationen oder Privatleuten aus den betreffenden Ländern, mit erfaßt, so daß die Zusammenstellung als ziemlich zuverlässig angesehen werden kann.

Nach dieser Zählung waren am 1. Januar 1926 in der Welt in Gebrauch:

20 799 151	Personenfahrzeuge
181 939	Autobusse
3 454 939	Lastkraftwagen
1 519 765	Motorfahrräder

insges. 25 973 928 Kraftfahrzeuge einschließlich einer Summe von 18 500 Einheiten in Rußland, für die getrennte Angaben nicht zu erhalten waren.

Die Zunahme des Bestandes vom 1. Januar 1925 ab betrug 3 273 584 Stück oder 14 %. Hieran waren die Vereinigten Staaten allein mit 1 208 544 Stück oder fast 37 % beteiligt.

Mit einem Motorfahrzeug auf fast je 6 Einwohner am 1. Januar 1926 haben die Vereinigten Staaten einen Kraftfahrzeugbestand, der ungefähr 3½ mal so groß ist wie derjenige der ganzen übrigen Welt zusammengenommen und über 13 mal so groß wie derjenige der nächsthöheren Verbraucher (England, Schottland, Wales und Nordirland). Sie haben vom Gesamtbestand der Welt 83 % der Personenfahrzeuge, 70 % der Autobusse und Lastkraftwagen und rund 10 % der Motorfahrräder in Gebrauch. Insgesamt besitzen sie 77 % des Weltbestandes an

[1]) Irving H. Taylor, Weltzählung der Motorfahrzeuge in „Commerce Reports" (Wochenausgabe für auswärtigen Handel, herausgegeben vom Handels-Departement der Vereinigten Staaten von Amerika, Jahrg. 1926, Nr. 7 vom 15. 2. S. 398 ff.)

Motorfahrzeugen; an der Zunahme des Weltbestandes im Jahre 1925 sind sie mit 12 % beteiligt.

Das Ergebnis der Zählung in den außeramerikanischen Ländern weist gegenüber 1924 eine Gesamtzunahme von 1 540 672 Stück oder 24 %, auf die einzelnen Kategorien bezogen, einen Zuwachs für Personenwagen um 500 672 Stück oder 17 %, für Lastkraftwagen und Autobusse um 375 000 Stück oder etwa 50 %, und für Motorräder um 259 580 Stück oder etwa 23 % auf.

Aus diesen Erhebungen ergibt sich, daß relativ die stärkste Steigerung bei den Autobussen und Lastkraftwagen vorhanden ist. Dies läßt, verglichen mit der Entwicklung aus früheren Jahren den Schluß zu, daß die Benutzung von Nutzkraftfahrzeugen zum Massentransport von Personen und Gütertransport in schnellem Steigen begriffen ist.

Zur Verdeutlichung der rapiden Entwicklung, welche die Benutzung des Kraftfahrzeuges angenommen hat, seien in Nachfolgendem die Bestandszahlen derjenigen Länder, in welchen sich das Automobil bereits vor dem Kriege einer intensiven Benutzung erfreute, gegeben:

Jahr	Amerika		England		Frankreich		Deutschland	
	Motorfahrzeuge für Personen- und Lastwagen	Bevölkerung auf 1 Wagen	Motorfahrzeuge für Personen- und Lastwagen	Bevölkerung auf 1 Wagen	Motorfahrzeuge für Personen- und Lastwagen	Bevölkerung auf 1 Wagen	Motorfahrzeuge für Personen- und Lastwagen	Bevölkerung auf 1 Wagen
1906	60 000		28 000		55 000		21 000	
1. 1. 1912	990 738	rund 110	175 247	rund 249	88 271	rund 441	65 450	rund 990
Mitte 1914[1])	1 200 000	„ 90	426 000	„ 100	171 000	„ 220	95 000	„ 600
1923/24[2])	15 092 177	„ 7	642 853	„ 74	444 872	„ 93	152 068	„ 453
1. 1. 1926[3])	19 999 436	„ 6	1 474 573	„ 33	855 000	„ 46	539 830	„ 125

[1]) Nach Schätzungen des „Motor", Jahrg. 1914, Febr. Heft S. 96.
[2]) Dr. Curt Sperling, Die Kraftfahrzeugindustrie im Jahre 1923/24, Jahrbuch des Reichsverbandes der Automobilindustrie", Jahrg 1
[3]) „Commerce Reports", 1926, Heft 7, S. 398 ff.

Aus der Aufstellung erhellt, daß Amerika auch schon vor dem Kriege den Hauptanteil am Kraftfahrzeugbestand der Welt hatte. Nach dem Kriege hat sich das Verhältnis noch mehr zu seinen Gunsten verbessert, indem schon 1923/24 sieben und am 1. Januar 1926 nur noch sechs Einwohner auf je einen Wagen gezählt wurden, während das nächstfolgende Land, Großbritannien, 74 bzw. 33 Einwohner auf einen Wagen zählte und die Bevölkerung Amerikas nur 6 % der gesamten Weltbevölkerung beträgt.[1])

Noch deutlicher wird die Entwicklung, wenn man sich vergegenwärtigt, daß gegenüber der Schätzung von Mitte 1914 im Jahre 1923/24 die Zunahme des Kraftwagenbestandes für Amerika rund das Dreizehnfache, für England rund das 1,5fache, für Frankreich rund das 2,5fache und für Deutschland rund das 1½fache beträgt.

[1]) „Wirtschaft und Statistik" v. 15. September 1922, Nr. 17, S. 571.

Verglichen mit einer Reihe von Ländern, die führend in der Benutzung von Motorfahrzeugen sind, ergibt sich, daß, abgesehen von den Vereinigten Staaten, Deutschland von 1924 auf 1925 mit 216 220 Stück absolut die größte und mit 65 % relativ die zweitgrößte Zunahme seines Kraftfahrzeugbestandes aufzuweisen hat. Von den anderen wichtigeren europäischen Ländern folgen Holland 46,8 %, Frankreich 26 %, Belgien 24 %, Italien 22,7 %, und England 15,8 % relativ erst sehr viel später, während England mit 208 155 und Frankreich mit 178 000 Einheiten in der absoluten Zunahme gleich hinter Deutschland rangieren.

Der Weltbestand an Kraftfahrzeugen, aufgeteilt nach den bisher unterschiedenen 4 Kategorien: Personenwagen, Autobusse, Lastkraftwagen und Motorräder, wird in der Hauptsache von den nachstehenden Ländern absorbiert:

Fahrzeugbestand einiger Hauptländer nach dem Stande vom 1. 1. 1926.[1])

Land	Personenwagen	Autobusse	Lastkraftwagen	Motorräder	insgesamt
Weltbestand	*20 799 151*	*181 573*	*3 454 939*	*1 519 765*	*25 973 928*
davon:					
Vereinigte Staaten	17 317 357	80 000	2 446 579	155 500	19 999 436
Großbritannien	660 734	18 000	224 287	571 552	1 474 573
Frankreich	450 000	35 000	250 000	120 000	855 000
Kanada	644 725	2 000	72 993	7 876	727 594
Deutschland	215 150	500	107 350	216 830	539 830
Australien	243 055	1 653	46 504	77 081	368 293
Argentinien	165 000	1 050	12 000	3 200	181 250
Italien	78 000	4 700	32 000	70 000	184 700
Neu-Seeland	81 698	1 386	13 264	24 938	121 286
Belgien	50 270	1 000	41 443	28 464	121 177
Holland	40 500	1 800	14 000	40 600	96 900
Südafrikanische Union	64 450	450	4 450	24 500	93 850
Brasilien	50 000	150	13 500	1 300	64 950

[1]) „Commerce Reports", Nr. 7 v. 15. 2. 1926. Die nach Abschluß dieser Arbeit erschienene Schätzung der Commerce Reports gibt für den 1. 1. 1927 (in Nr. 26 v. 27. 6. 27) den Weltbestand an Kraftfahrzeugen

mit Personenwagen 23 518 928
Autobusse 194 374
Lastkraftwagen 3 936 965

insgesamt 27 650 267 an. An Motorrädern waren 1 726 241 im Gebrauch. Da sich in den Relationen nichts Wesentliches geändert hat, wurde von einer Analyse dieser Aufstellung abgesehen.

II.

Die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes in Deutschland von 1907 bis 1927 und sein Anteil am Weltbestande.

Eine eigentliche Bestandserhebung für die Kraftfahrzeuge wird in Deutschland seit 1907 in regelmäßigen Abständen vorgenommen. Als Zeitpunkt der Erhebung wurde bis zum Kriege jeweils der 1. Januar des betreffenden Jahres festgesetzt; nach dem Kriege, d. h. seit dem 1. Juli 1921, findet die Bestandserhebung am 1. Juli des betreffenden Jahres statt.

Die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes nach den amtlichen Erhebungen zeigt die umstehende Tabelle: [1])

In dem Zeitraum bis zum Kriege hatte der Gesamtbestand an Kraftfahrzeugen, wenn man als Ausgangspunkt das Jahr 1907 wählt, eine Vermehrung auf etwa das 3,5fache erfahren. Seine durchschnittliche jährliche Zunahme bewegt sich um 16%. Zu Anfang der Entwicklung war die Benutzung von Krafträdern besonders stark. Im Verhältnis zum Gesamtbestande betrug sie im Jahre 1907 58,1 % und lag auch noch zwei Jahre später mit einem Anteil von 50,2 % etwas über der Hälfte der in Benutzung befindlichen Kraftfahrzeuge. Dann aber nahm der Bestand an Krafträdern relativ ab, bis er im Jahre 1914 nur noch 24,1 % des Gesamtbestandes ausmachte.

Der Bestand der Personenkraftfahrzeuge hat im gleichen Zeitraum die umgekehrte Entwicklung durchgemacht. Von 37,4 % aller gezählten Kraftfahrzeuge im Jahre 1907 wuchs er in ständiger Aufwärtsbewegung bis auf 65,4 % des Gesamtbestandes im Jahre 1914 an. Zahlenmäßig war er 1914 rund 6 mal so groß wie im Jahre 1907.

Eine konstante Aufwärtsbewegung zeigt der Bestand an Lastkraftwagen. Diese Kategorie von Kraftfahrzeugen machte 1907 mit 1 211 Stück nur 4,5 % vom gesamten Bestande aus und hat sich in regelmäßiger Aufwärtsbewegung bis zum Jahre 1914 absolut verachtfacht. Der Anteil am Gesamtbestande wuchs für denselben Zeitraum von 4,5 auf 10,5 % an.

Unter Ausschaltung der durch den Friedensvertrag abgetretenen Gebiete wird der Kraftfahrzeugbestand für den jetzigen Gebietsumfang des Deutschen Reiches auf den 1. Januar 1914 mit insgesamt 84 682 Einheiten geschätzt. Davon entfallen 55 000 oder 64,9 % auf Personenkraftfahrzeuge, 20 611 Einheiten oder

---

[1]) Quellen: 1) „Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reiches", 2) „Wirtschaft und Statistik", 3) Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Art. „Kraftfahrzeuge", 4) Geschäftsberichte des Deutschen Automobilhändler-Verbandes, e. V.

Kraftfahrzeugbestand nach den Bestandserhebungen.

Zeitpunkt	Insgesamt	jährl. Zunahme in %	Personenkraftwagen			Krafträder			Lastkraftwagen			
			Insgesamt	in % von Spalte 2	jährl. Zunahme in %	Insgesamt	in % von Spalte 2	jährl. Zunahme in %	Insgesamt	in % von Spalte 2	jährl. Zunahme in %	im kommunal. Dienst
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
einschließlich Saargebiet												
1. I. 1907	27 026	—	10 115	37,4	—	15 700	58,1	—	1 211	4,5	—	
1. I. 1908	36 022	33,3	14 671	40,7	45,0	19 573	54,3	24,6	1 778	5,0	46,8	
1. I. 1909	41 727	15,8	18 547	44,4	26,4	20 928	50,2	6,9	2 252	5,4	26,6	
1. I. 1910	49 941	19,7	24 639	49,2	32,9	22 283	44,7	6,5	3 019	6,1	34,1	
1. I. 1911	56 434	13,0	31 696	56,2	28,7	20 535	36,4	—8,5	4 203	7,4	42,5	
1. I. 1912	65 450	16,0	39 943	61,0	26,0	19 958	30,4	—2,9	5 545	8,6	32,0	
1. I. 1913	77 789	18,9	49 760	63,9	24,8	20 325	26,2	1,9	7 704	9,9	38,8	
1. I. 1914	93 072	19,6	60 876	65,4	22,3	22 457	24,1	10,4	9 739	10,5	26,4	
ausschließl. Saargebiet (für 1914 geschätzt)												
1. I. 1914	84 652	—	55 000	64,9	—	20 611	24,2	—	9 071	10,7	—	
1. II. 1920	60 561	—28,3	32 450	52,7	—42,1	9 369	15,2	—54,4	19 742	32,1	116,6	
1. VII. 1921	117 544	93,7	60 611	51,1	87,9	26 666	22,5	185,3	30 267	26,6[3])	54,1	1096[1])
1. VII. 1922	164 451	39,3	82 692	49,2	32,7	38 048	23,1	42,3	43 711	27,0[3])	43,7	1755
1. VII. 1923	211 465	28,9	100 340	46,5	21,8	59 389	28,1	56,1	51 736	25,3[3])	18,4	1753
1. VII. 1924	290 773	37,6	132 179	44,8	32,1	97 965	33,7	64,9	60 629	21,5[3])	17,1	1833
1. VII. 1925	417 537	69,6	172 445	41,3	33,1	161 509	38,7	64,9	80 363	20,1[3])	32,5	3220
1. I. 1926[2])	539 830	29,3	215 150	39,8	24,7	216 830	40,2	34,1	107 850	20,0[3])	13,4	
1. I. 1927[2])	614 000	13,8	223 500	36,4	3,9	287 000	46,7	26,6	104 000	16,9	—3,7	

[1]) Zum ersten Male gesondert aufgeführt.
[2]) Schätzungen d. „Commerce Reports" für ein halbes Jahr.
[3]) Einschließlich Spalte 13.

24,2 % auf Krafträder und 9 071 Einheiten oder 10,7 % auf Lastkraftwagen.

Die erste Bestandserhebung, welche nach dem Kriege am 1. Februar 1920 vorgenommen wurde, weist einen Bestand von insgesamt 61 561 Kraftfahrzeugen auf. Davon waren Personenfahrzeuge 32 450 oder 52,7 %, Krafträder 9 369 oder 15,2 % und Lastkraftwagen 19 742 oder 32,1 % des Gesamtbestandes.

Verglichen mit den auf das neue Reichsgebiet geschätzten Zahlen für den 1. Januar 1914 weist die Bestandsaufnahme des Jahres 1920 einen wesentlichen Rückgang auf. Die Verminderung des Gesamtbestandes beträgt etwa 30 %; fast ebenso hoch ist der Verlust an Personenkraftfahrzeugen. Einen erheblichen Rückgang mit mehr als 50 % hat der Bestand der Krafträder erfahren, während die Lastkraftwagen eine Zunahme von mehr als 100 % aufzuweisen haben.

Der verminderte Bestand ist zum Teil ein Beweis für die im Kriege durch die überstarke Beanspruchung der Kraftfahrzeuge entstandenen Verluste. Andererseits ist auch deutlich eine Verschiebung des Gebrauches in der Richtung der Nutzkraftwagen zu erkennen: Der Bestand an Lastkraftwagen hat sich während der Kriegszeit etwas mehr als verdoppelt und beträgt im Verhältnis zu allen gezählten Fahrzeugen 32,1 %.

Ein genaues Bild über den aus dem Kriege geretteten Bestand kann allerdings die Zählung vom 1. 2. 1920 nicht abgeben. Denn es wurden für diesen Zeitpunkt nur die im Verkehr befindlichen Kraftwagen gezählt, während die umfangreichen Bestände an noch gebrauchsfähigen, aber durch die Kriegsstrapazen reparaturbedürftig gewordenen Wagen, die sich zum Teil in den Lägern der Heeresverwaltungen, zum Teil in den Automobilfabriken oder Reparaturwerkstätten oder bei den Händlern befanden, nicht mit erhoben worden sind. Erst bei der nächsten Zählung, die am 1. Juli 1921 vorgenommen wurde, sind auch die 1920 noch nicht im Verkehr gewesenen Kraftfahrzeuge mit erfaßt worden, so daß erst diese Aufnahme eine verhältnismäßig zuverlässige Vorstellung von dem unmittelbar nach dem Kriege vorhanden gewesenen Bestand zuläßt. Auf diesen Zeitpunkt bezogen, hätte sich der Bestand an Kraftfahrzeugen gegenüber dem 1. Januar 1914 um etwa 40 % vermehrt. Die verhältnismäßig geringste Zunahme mit nur 10 % haben die Personenkraftfahrzeuge zu verzeichnen. Auch die Krafträder haben sich nur unwesentlich, um 13 %, vermehrt. Dagegen ist die Steigerung des Lastkraftwagenbestandes mit einer Verdreifachung der letzten Vorkriegszahl und mit einem Anteil von 25,5 % am Gesamtbestande oder mit mehr als dem Doppelten des letzten Vorkriegsanteiles besonders auffallend.

In dem Zeitraum nach 1921 nimmt die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes wieder ihren normalen, von keinen Kriegs-

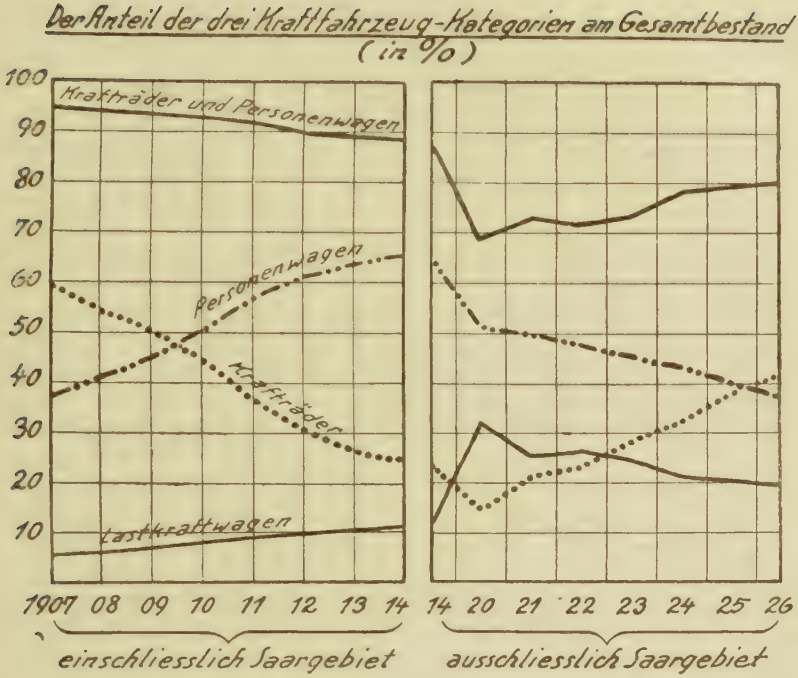
erscheinungen mehr beeinflußten Gang. Der Gesamtbestand ist in ständiger Zunahme begriffen, die für das Jahr 1925 besonders groß ist. Gemessen an dem Bestande von 1924 beträgt sie 69,6 %.

Nach den Schätzungen der „Commerce Reports" beläuft sich der Bestand an Kraftfahrzeugen in Deutschland am 1. Januar 1926 auf insgesamt 539 830 Einheiten, von denen 215 150 oder 39,8 % auf Personenkraftfahrzeuge, 216 830 oder 40,2 % auf Krafträder und 107 850 oder 20,0 % auf Lastkraftwagen entfallen. Die Zunahme für das halbe Jahr seit dem 1. Juli 1925, der letzten amtlichen Bestandserhebung, würde für den Gesamtbestand 29,3 %, für die Personenkraftfahrzeuge 28,7 %, für die Krafträder 34,1 % und für die Lastkraftwagen 13,4 % betragen. Unter der Voraussetzung, daß die Schätzungen auf zuverlässigen Unterlagen beruhen und die Entwicklung sich im gleichen Maße für das zweite Halbjahr fortsetzt, wie sie sich für das erste zeigt, wäre zum ersten Male wieder mit einem stärkeren Anwachsen des Personenfahrzeugbestandes (mit 49,4 % Zuwachs gegenüber dem Vorjahre) zu rechnen. Andererseits dürfte sich aber auch die Benutzung der Krafträder weiter erhöhen, die auf den Gesamtbestand umgerechnet, 40,2 % für 1926 betragen dürfte gegenüber 38,7 % für 1925.

Stellt nun auch die Zunahme an Personenkraftwagen, auf das Jahr umgerechnet, mit 49,4 % gegenüber dem vorigen Stande zweifellos eine wesentliche Besserung dar im Verhältnis zu der Entwicklung, die sie in den Vorjahren angenommen hat, so setzt sich doch die rückläufige Bewegung, die der Anteil des Personenfahrzeugbestandes am Gesamtbestande hat, auch für das laufende Jahr weiter fort, wohingegen der Bestand an Krafträdern, wie bisher, eine weitere Steigerung erfahren dürfte.

Daß der Lastkraftwagenbestand im Verhältnis zum Gesamtbestande ebenfalls eine rückläufige Entwicklung zeigt, ist eine Erscheinung, die man auch bei einem entsprechenden Vergleich mit dem Bestande der anderen Länder feststellen kann. Es beträgt z. B. der Anteil des Lastkraftwagenparkes am Gesamtbestand in den Vereinigten Staaten von Amerika für den 1. 1. 1926 10,7 %, für die vorhergehende Bestandsaufnahme 8,1 %; für England sind die gleichen Zahlen 26,9 % bezw. 16,4 %; für Kanada 13,7 % bezw. 10,3 %. Es dürfte sich hier um eine allgemein feststellbare Tatsache handeln: daß nämlich die Zunahme des Lastkraftwagenbestandes nicht im gleichen Verhältnis vor sich geht wie die Zunahme der anderen Kraftfahrzeugkategorien. Im Vergleich mit den drei erwähnten Ländern hat also der Lastkraftwagenbestand in Deutschland die verhältnismäßig günstigste Entwicklung für das letzte Jahr aufzuweisen.

Die Entwicklung, welche der Anteil der drei getrennt aufgeführten Fahrzeugarten in Deutschland seit 1907 am Gesamtbestande genommen hat, verdeutlicht das Schaubild auf S. 21:



Die horizontale Linie gibt den Zeitpunkt an, für welchen die jeweilige Bestandsstatistik gelten soll, die vertikale Linie den prozentualen Anteil der drei Kraftfahrzeugkategorien an dem für die einzelnen Jahre mit 100 angegebenen Bestande. Für das Jahr 1914 wurde der Bestand einmal für den alten und einmal für den neuen Gebietsumfang des Reiches angegeben. Hieraus erklärt sich, daß das Jahr 1914 in dem Schaubild zweimal erscheint.

Den höchsten prozentualen Anteil am Gesamtbestande hatten im Jahre 1907 mit 60 % die Krafträder, er verringerte sich aber von Jahr zu Jahr und erreichte im Jahre 1920 seinen Tiefpunkt mit etwa 16 %. Von diesem Zeitpunkt ab setzt die Aufwärtsbewegung wieder ein, die in ununterbrochener Entwicklung den Bestand der Krafträder demjenigen der Personenkraftwagen am 1. 7. 1925 nahezu gleichgebracht hat und ihn nach der Schätzung der „Commerce Reports“ für den 1. 1. 1926 bereits um 3 % überschreitet.

Die umgekehrte Richtung zeigt die Kurve des Personenkraftwagenbestandes. Von 37,4 % im Jahre 1907 bewegt sie sich ohne Unterbrechung aufwärts, übersteigt bereits 1910 den Bestand der Krafträder und erreicht im Jahre 1914 mit rund 65 % ihren Höchststand. Wie die Linie der Krafträder, so zeigt auch die Kurve der Personenkraftwagen für die Zeitspanne von 1914 bis 1920 eine starke Abwärtsbewegung, die aber nicht wie bei den

Krafträdern bereits im nächsten Jahre durch eine entsprechende Aufwärtsbewegung wieder angeglichen wird, sondern sich kontinuierlich in sinkender Richtung bewegt, um für den Anfang des Jahres 1926 die Kurve der Krafträder zu unterschreiten.

Die Kurve des Anteils der Lastkraftwagen zeigt in der Vorkriegsperiode bis zum Jahre 1914 eine stetige Aufwärtsbewegung von 4,5 % auf 10,5 %. Im Gegensatz zu den beiden anderen Linien hat sie für die Zeitspanne von 1914 bis 1920 eine auffällige, sehr stark nach oben gerichtete Tendenz und erreicht für das Jahr 1920 zugleich mit 32,1 % vom Gesamtbestande ihren bisherigen Höchststand. Es läßt sich hieraus einmal schließen, daß die Benutzung des Lastkraftwagens während der Kriegszeit besonders groß und deren Produktion entsprechend hoch gewesen ist. Andererseits dürfte aber auch der Umstand, daß bei dem zeitweise gänzlichen Darniederliegen der öffentlichen Verkehrsmittel in der Zeit unmittelbar nach der Revolution naturgemäß bei den von ihnen abhängigen Wirtschaftszweigen der Wunsch erzeugt wurde, sich durch Anschaffung eigener Transportfahrzeuge von den hemmenden Einflüssen zu befreien, mit dazu beigetragen haben, einerseits die aus den Heeresbeständen frei gewordenen Lastkraftwagenvorräte schneller zu absorbieren als die Bestände der beiden anderen Kategorien, andererseits die Nachfrage nach neuen Lastkraftwagen und damit deren Produktion zu erhöhen.

Von 1920 an zeigt die Kurve des Anteils der Lastkraftwagen am Gesamtbestande eine rückläufige Bewegung mit besonders auffälligen Senkungen für 1920/21 und 1923/24. Die Abnahme in der ersteren Zeitspanne dürfte wohl darauf zurückzuführen sein, daß allmählich eine Konsolidierung in der öffentlichen Verkehrswirtschaft wieder einsetzte und sich die Nachfrage nach Ersatztransportmitteln entsprechend verringerte. In dem Rückgang für 1923/24 dürften sich Einflüsse der Stabilisierungskrisis bemerkbar machen, während welcher, infolge des allgemeinen Bedarfsrückganges und des Verschwindens zahlreicher in der Inflationszeit aufgetauchter Firmen, auch die Nachfrage nach neuen Lastkraftfahrzeugen erheblich zurückgegangen ist oder auch teilweise durch Besitzwechsel gebrauchter Wagen gedeckt wurde. Die nächstfolgenden Jahre zeigen weiterhin eine geringe Abschwächung des Anteils der Lastkraftwagen am Gesamtbestande, auf deren Ursachen bereits hingewiesen wurde.

Die vierte Kurve des Schaubildes weist die Entwicklung, die das Kraftfahrzeug als Personentransportmittel angenommen hat. Zur Feststellung dieser Linie wurde angenommen, daß der Bestand an Personenkraftwagen und Motorrädern lediglich für die Beförderung von Personen, und nur mit geringen, nicht ins Gewicht fallenden Ausnahmen, für den Transport von Gütern benutzt wird. Sie stellt die Summe beider Kategorien dar.

Danach zeigt die Kurve für die Benutzung des Automobils zum Personentransport, in Beziehung gebracht zum Gesamtbe-

stande gleich Hundert, die reziproke Entwicklung wie die Bestandskurve für die Gütertransportfahrzeuge. Beide Kurven miteinander verglichen, beweisen, daß von Beginn der Entwicklung an die Bedeutung des Kraftfahrzeuges für den Lastentransport ständig zugenommen hat, daß damit also die Tendenz der Kraftfahrzeugbenutzung in Deutschland dahin weist, sich die wirtschaftlichen Vorteile des Kraftfahrzeuges durch eine ständig wachsende Inanspruchnahme zunutze zu machen.

Während der vorwiegend wirtschaftliche Zweck des Lastkraftwagens durch die Eigenart seiner Beschaffenheit bedingt und somit klar erkennbar ist, bieten sich für die Benutzung des Personenkraftwagens mehr Möglichkeiten. Die Dienste, die er leistet, können sowohl wirtschaftlicher als auch sportlicher Natur sein. Zur Erforschung der Dienste, die die Personenkraftfahrzeuge ihren Besitzern leisten sollen, wurde bei den Bestandsaufnahmen jeweils auch nach dem Zwecke gefragt, den sie zu erfüllen haben.

1907 fanden von dem gesamten Personenwagenbestand 41,4 % ihre Verwendung in Handel und Gewerbe, 12,2 % für freie Berufe (Ärzte, Landmesser usw.), 4,6 % für den öffentlichen Fuhrverkehr und 0,9 % für den kommunalen Dienst. Die restlichen 39,9 % des Bestandes wurden in der Hauptsache für sportliche Zwecke verwendet. Für 1914 zeigt diese Verteilung keine wesentliche Verschiebung in den beiden Hauptgruppen Handel und Gewerbe mit 38,9 % und Sport mit 36,5 %. Auch der Bestand, der in den freien Berufen benutzt wurde, war mit 11,6 % des Gesamtbestandes fast gleich geblieben. Dagegen hatte sich der Anteil der für den kommunalen Dienst und den öffentlichen Fuhrverkehr verwendeten Personenkraftwagen jeweils verdoppelt.

Der Verwendungszweck der Lastkraftfahrzeuge verteilte sich, gemessen am Gesamtbestande, 1907 mit 4,2 % auf den kommunalen Dienst, mit 93,7 % auf Handel und Industrie, mit 0,8 % auf die Land- und Forstwirtschaft und mit 1,3 % auf sonstige Zwecke. 1914 war die Verwendung in Handel und Industrie auf 90,4 % zurückgegangen, hatte sich dagegen in der Benutzung in der kommunalen Wirtschaft auf 7,8 % erhöht. In der Land- und Forstwirtschaft war der Anteil, nachdem er im Jahre 1910 mit 1,2 % seinen Höchststand erreicht hatte, für das Jahr 1914 wieder auf 0,8 % am Gesamtbestand zurückgegangen.

Die Verwendung der Motorkrafträder und ihre Verteilung auf die verschiedenen Benutzergruppen ist in den Ausweisen des Statistischen Reichsamtes oder in anderen Quellen nicht besonders angegeben. Doch dürfte man in der Annahme nicht fehlgehen, daß sie hauptsächlich zur Erfüllung sportlicher, jedenfalls nicht vorwiegend wirtschaftlicher Bedürfnisse dienen.

In der Nachkriegszeit sind diese Relationen im wesentlichen gleich geblieben. Nur der Anteil der zu Sport- und Vergnügungszwecken benutzten Wagen hat sich um eine Kleinigkeit zu Gunsten der anderen Kategorien verringert. In der Landwirtschaft

ist die Benutzung des Lastkraftwagens bis auf etwa 0,5 % des Gesamtbestandes gesunken. Es ist auffällig, daß er sich dort nicht einbürgern kann.

Am Weltbestande gemessen, nimmt Deutschland bei der Verteilung des Automobilbestandes auf die einzelnen Länder mit 539 830 Stück Kraftfahrzeugen in der Welt die fünfte Stelle ein. Voran gehen ihm außer den Vereinigten Staaten von Nordamerika England mit dem 2,5 fachen, Frankreich mit dem 1,7-fachen und Kanada mit dem 1,4 fachen des deutschen Bestandes. Gegenüber der Weltbestandsstatistik von 1923/24 hat Deutschland seinen Rang im Verhältnis zu den anderen Völkern nicht verändert, denn es stand mit seinem Automobilbestande auch für diesen Zeitraum an fünfter Stelle.

Während aber für 1923/24 auf 453 Einwohner ein Automobil gezählt wurde, würde diese Zahl für den 1. Januar 1926 nur noch 125 betragen. An der Bevölkerungszahl gemessen, hat also Deutschland für die letzterfaßte Berichtsperiode mit einer Verbesserung auf fast das Dreifache einen erheblichen Zuwachs zu verzeichnen.

Auf die Bevölkerungsziffer bezogen, rangiert Deutschland für den 1. Januar 1926 unter den europäischen Ländern ebenfalls an fünfter Stelle: ihm voran stehen Großbritannien mit 60, Frankreich mit 71, Schweden mit 95 und Belgien mit 121 Einwohnern auf je einen Kraftwagen. Unter den Staaten der ganzen Welt rangiert Deutschland mit seinem Automobilbestande erst an elfter Stelle. Voran stehen an bedeutenderen Ländern die Vereinigten Staaten mit 6, Kanada mit 14, Neuseeland mit 18, Australien mit 27 und Britisch-Südafrika mit 181 Einwohnern auf je ein Kraftfahrzeug.[1])

Die weiter oben festgestellte relative Zunahme in Höhe von 65 % für das Jahr 1925 gegenüber dem Vorjahre bedeutet, gemessen an der Verteilung auf den Bevölkerungsbestand, und verglichen mit den entsprechenden Ziffern der herangezogenen Länder zwar, daß Deutschland auf dem Wege ist, das während Kriegs- und Nachkriegszeit Versäumte nachzuholen, daß es aber noch einen langen Weg zurückzulegen hat, bis es die anderen Länder eingeholt haben wird.

Gemessen an dem für den 1. Januar 1926 festgestellten Weltbestande an Kraftfahrzeugen, war Deutschland am Gesamtbestand mit 2,1 %, an dem Bestande der Personenkraftwagen mit 1,3 %, an dem Bestande der Lastkraftwagen mit 3,1 % und an dem Bestande der Motorkrafträder mit 14,3 % beteiligt. Gegenüber der Bestandsaufnahme von 1923/24 ist eine beachtliche Besserung eingetreten, denn damals betrug Deutschlands Anteil nur 0,8 % am Weltbestand.

Wird sich die Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes im gleichen Verhältnis wie im letzten Jahre weiter gestalten, so kann

[1]) „Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reiches".

Deutschland in wenigen Jahren Frankreich und Kanada überflügelt haben.

Die Statistik für den Bestand an Kraftfahrzeugen in Deutschland über die Zeit von 1907 bis zum 1. Januar 1926 ist ein sprechender Beweis für die zunehmende Bedeutung, welche das Kraftfahrzeug auch in Deutschland gewonnen hat. Im Verlaufe von 19 Jahren hat sich der Gesamtbestand an Kraftfahrzeugen jeglicher Art nahezu verzwanzigfacht; seit Beendigung des Krieges ist die stärkste Zunahme festzustellen: gegenüber der Bestandserhebung von 1920 wurde für 1926 eine fast 9 mal größere Menge von Kraftfahrzeugen festgestellt.

Bei einem Durchschnittswert von Mk. 6000.— für das Personenfahrzeug, von Mk. 1500.— für ein Kraftrad und von Mk. 10000.— für einen Lastkraftwagen beträgt der Wert des gesamten Kraftfahrzeugbestandes in Deutschland für den 1. Januar 1926 die Summe von 2,69 Milliarden Mark.[1])

Wenn auch diese Summe, unter Berücksichtigung der Verarmung Deutschlands, einen recht beachtlichen Wert darstellt, so zeigt doch der Vergleich mit den anderen Ländern, in deren Verkehrswirtschaft das Automobil bereits eine gewichtige Rolle spielt, daß die Ausdehnungsmöglichkeiten für das Kraftfahrzeug in Deutschland bei weitem noch nicht erschöpft sind, daß sich vielmehr die Benutzung des Automobiles erst noch in ihren Anfangsstadien befindet. Selbst unter Berücksichtigung der Tatsache, daß die Dichte des Eisenbahnnetzes in Deutschland im Vergleich zu der anderer Länder, insbesondere zu den Vereinigten Staaten, bedeutend größer ist, steht dem Automobil in Deutschland noch die Zukunft offen. Jedenfalls ist Deutschland von einer Sättigung mit Kraftwagen, ebenso wie viele andere, besonders europäische Länder, noch weit entfernt.

Vor allem in den Großstädten bieten sich für die Automobilverwendung noch reichlich Entwicklungsmöglichkeiten. Es hatten z. B. für die Bestandsaufnahme am 1. Juli 1925 Hamburg auf 106, Berlin auf 109, Bremen auf 116 Einwohner je einen Wagen. Dagegen zählte man in New-York für 1925 im Innern der Stadt auf je 14, in der Umgebung auf je 6 und im Durchschnitt auf je 9,6 Einwohner einen Kraftwagen.[2])

Der Kraftwagenbestand wird häufig als Wertmesser des Volkswohlstandes angesehen. Auch das Statistische Reichsamt be-

---

[1]) Es wurden für die Werterrechnung des deutschen Kraftwagenbestandes höhere Zahlen für die einzelnen Kategorien gewählt, als sie für den gleichen Zweck von den „Commerce Reports" benutzt werden, da die Preise für Kraftwagen in Deutschland — und es wurde angenommen, daß der Hauptanteil des Bestandes aus der Inlandsproduktion stammt — etwa um die eingesetzte Differenz höher liegen als die von den „Commerce Reports" zugrunde gelegten Durchschnittspreise.

[2]) J. Nienhoff, Das Kraftfahrwesen in den Vereinigten Staaten von Amerika, „Verkehrstechnische Woche", Jahrg. 19, Nr. 9 vom 2. 3. 1925.

kennt sich in seinen Kommentaren zu den Kraftwagenbestandsaufnahmen, allerdings mit Einschränkungen, zu dieser Anschauung. Bis zu einem gewissen Grade traf diese Ansicht auch zu. Vor allem in der Zeit vor dem Kriege hatte das Automobil einen vorwiegend sportlichen Charakter, der auch seitens der Behörden dadurch zum Ausdruck gebracht wurde, daß man das Automobil mit der Luxussteuer belegte. Heute allerdings hat das Automobil seinen sportlichen Anstrich zum größten Teil verloren, und mit seiner zunehmenden technischen Vervollkommnung wurde es mehr und mehr für die Erfüllung wirtschaftlicher Aufgaben verwendet. Wenn daher die Bestandsaufnahmen einen beachtenswerten jährlichen Zuwachs aufweisen, so dürfte mit dieser Tatsache die Erkenntnis von der immer größer gewordenen Unentbehrlichkeit des Kraftwagens zur Beförderung von Personen und Gütern einen beredten Ausdruck erfahren haben.

Beide Wege, sowohl die Beobachtung des Kraftfahrzeugbestandes in Deutschland selbst als auch sein Vergleich mit den Beständen anderer Länder, führen zu dem gleichen Ergebnis: daß nämlich der Verwendung des Kraftfahrzeuges in Deutschland reichlich Möglichkeiten gegeben sind, daß eine Vermehrung des deutschen Automobilbestandes auf das Vielfache erfolgen kann, bevor der Sättigungsgrad erreicht ist, daß schließlich auch das Ausland noch für lange Zeit aufnahmefähig ist für die Produkte der Automobilindustrie, und daß sich daher eine Untersuchung der deutschen Automobilindustrie wohl verlohnt.

Zweiter Teil.

Die Entwicklung der deutschen Automobilindustrie bis zum Kriegsbeginn.

I.

Der Begriff der Automobilindustrie.

Mit dem Satz, die Automobilindustrie ist derjenige Zweig einer Wirtschaft, welcher sich mit der Herstellung von Kraftfahrzeugen aller Art befaßt, wäre eine an sich naheliegende Definition gegeben. Die Eigenart des Objekts verlangt jedoch eine nähere Umschreibung dieser Definition.

Das Automobil — in welcher Form es auch als gebrauchsfähig auf den Markt gelangt — entsteht durch die Zusammenfügung zahlreicher einzelner Teile zu einem Ganzen. Das Chassis ist der Träger der Karosserie, in welche die Sitzgelegenheiten für Lenker und Mitfahrer eingebaut sind. Es enthält vermöge seiner Konstruktion Anbringungsmöglichkeiten für das Rädergestell und den Motor, der den Wagen vorwärts treiben soll. Der Motor wiederum muß durch einen Anlasser in Betrieb gesetzt, seine Kraft durch einen besonderen Mechanismus auf die Räder übertragen, der Wagen selbst muß gesteuert werden. Zur Speisung des Motors mit Explosivstoffen sind besondere Behälter und Zubringeanlagen, zu seinem regelmäßigen Betriebe Kontroll- und Regulierungsinstrumente notwendig. Zur bequemen Beförderung der Passagiere wird dem Fahrzeug eine sorgfältige Ausrüstung gegeben. Zu ihrem Schutz sind eigene Vorrichtungen geschaffen, für die Beleuchtung des Weges und des Wageninnern dienen elektrische Lichtanlagen. Scheiben an der Vorderfront und an den Seiten verhindern das Eindringen von Zugluft und Schmutz und ermöglichen eine größere Übersichtlichkeit des Weges. Elektrotechnische, optische, akustische Instrumente gehören ebenso notwendig zur Ausrüstung des verwendungsreifen Automobils wie

die Gummibereifung seiner Räder oder die federnden Stoff- oder Lederpolster seiner Sitze oder die Fußmatte im eleganten Coupé.

Diese mannigfaltigen Einzelteile werden nicht alle an derjenigen Stelle angefertigt, die das Automobil zu einem gebrauchsreifen Fahrzeug macht: der Automobilfabrik. Vielmehr besteht deren eigentliche Tätigkeit fast ausschließlich in der Zusammenstellung dieser Teile zu dem, was als Automobil auf den Markt kommt. Nur etwa 30—40 % des gesamten Materials stammt aus der Automobilfabrik selbst. Die restlichen 60—70 % werden aus anderen Industriezweigen bezogen.[1])

Ein Teil dieses Materials besteht aus Gegenständen, die auch für andere Zwecke als solche der Ergänzung zum Automobil und in anderen Zweigen der Wirtschaft benutzt werden. Andere Teile dagegen, wie z. B. die Karosserie und die Bereifung, können ihre Verwendung nur im Automobilbau finden. Die große Zahl der verschiedengearteten Einzelteile, die zum weitaus größten Teil eine sorgfältige Spezialbearbeitung durch besonders geschulte Arbeitskräfte und eigens für ihre Herstellung erbaute Maschinen und Werksanlagen erfordern, damit umfangreiche Kapitalinvestitionen bedingen und, solange noch keine rationellen Arbeitsmethoden durchgeführt sind, den Herstellungsprozeß verlangsamen und das Produkt verteuern, hat die Automobilindustrie von Anfang an dazu geführt, nur die notwendigsten und wichtigsten Teile ihrer Produkte selbst herzustellen, dagegen alle nicht direkt in den Gang der Produktion einfügbaren Bestand- und Zubehörteile aus anderen Industrien, den Hilfs- oder Zubehör- oder Zubringeindustrien, zu beziehen. Erst in jüngster Zeit macht sich hierin eine Wandlung bemerkbar.

Aber nicht alle Industriezweige, die die Automobilfabriken mit Zubehörteilen beliefern, können als deren Hilfsindustrien bezeichnet werden. Eine Fabrik, die ihre optischen Instrumente „auch" für die Automobilfabrikanten anfertigt, oder die „auch" Lederbekleidung für Automobilsitze herstellt oder deren Kugellager „auch" für Automobilräder benutzt werden können, ist damit noch keine eigentliche Automobilhilfsindustrie, vor allem nicht, wenn die Automobilfabrik nur einen geringen Bruchteil ihrer Produktion absorbiert. Würde man auf diesem Wege zur Definition für die Hilfsindustrie zu gelangen suchen, so hätte man z. B. auch die Elektroindustrie hinzuzurechnen, deren Fabrikate einen wesentlichen Bestandteil des Automobils ausmachen, die aber nicht in der Hauptsache die Automobilindustrie beliefert. Die Reichweite des Begriffes würde zu groß werden.

Andererseits sind aber im Verlaufe der technischen Vervollkommnung des Kraftfahrzeuges, mit gleichmäßig zunehmendem Bedarf und wachsender Steigerung der Produktion Unternehmen

[1]) „Vossische Zeitung" vom 14. 8. 1925. Ferner Dr. H. Köhn, Schicksalswende der deutschen Automobilindustrie? „Berliner Börsen-Zeitung" vom 26. 11. 1925.

entstanden, die sich lediglich auf die Herstellung von Automobilzubehör- und Ersatzteilen spezialisiert haben, und die damit auch als reine Hilfsindustrien für die Automobilindustrie zu bezeichnen sind. Solche Hilfsindustrien sind die Karosseriefabriken, die den Oberbau der Kraftfahrzeuge herstellen; diejenigen Motorenfabriken, die lediglich Automobilmotoren herstellen, Unternehmen, die durch ihre Zweckbestimmung oder Namensgebung auf ihre Hauptaufgabe, Automobilteile zu bauen, hinweisen. Und schließlich gehören zu den Hilfsindustrien auch noch diejenigen Unternehmen der Gummiindustrie, die die Bereifung der Kraftwagen mit Gummireifen und Gummischläuchen aller Art besorgen.

Die Unternehmen der bezeichneten Art sind eine wichtige Ergänzung der Automobilfabriken. Ohne ihre Produkte wäre das Automobil ein unfertiges Fabrikat. Ist ihre Produktion gestört, so leidet auch der Automobilfabrikant. Sie sind wiederum abhängig von dem Erzeuger des Kraftfahrzeuges. Wird der Gang seiner Produktion unterbrochen — durch eine veränderte Konjunktur, durch Streiks oder durch andere Ereignisse — so macht sich der ungünstige Einfluß auch unmittelbar bei ihnen bemerkbar, wie eine lebhafte Nachfrage nach Kraftfahrzeugen auch anregend auf die Hilfsindustrien wirkt. Sie werden schließlich besonders empfindlich getroffen, wenn der Automobilfabrikant neue konstruktionstechnische Dispositionen trifft, die eine Umstellung ihrer Betriebe und Maschinenanlagen, verbunden mit unfruchtbaren und teuren Kapitalinvestitionen, erforderlich machen.

Eine besondere Rolle spielt in der Automobilindustrie die Händlerschaft. Mit zunehmender Ausdehnung der eigentlichen Industrie hat auch die den Absatz vermittelnde Organisation eine größere Bedeutung erlangt. Diese Bedeutung liegt aber nicht nur darin, daß der Automobilhändler in der Mehrzahl der Fälle als Treuhänder des Fabrikanten das eigentliche Absatzvermittlungsgeschäft regelt, welches der Fabrikant dem Händler vollkommen überläßt, sondern daß er auch zugleich die Belieferung von Ersatz- und Zubehörteilen an den Konsumenten vornimmt, in eigenen Reparaturwerkstätten die Schäden an den in Gebrauch befindlichen Wagen berichtigt, Garagen vermietet und mithin als Treuhänder sowohl des Produzenten als auch des Konsumenten fungiert.

Nur wenige deutsche Automobilgesellschaften besitzen im Gegensatz zu der ausländischen Automobilindustrie eigene Absatzorganisationen. Die Betreuung des Wagens nach dem Verkauf an den Abnehmer erfolgt nur in Ausnahmefällen durch direkte Beauftragte der herstellenden Gesellschaft. Umso bedeutungsvoller ist die Rolle, welche der Automobilhändlerschaft zukommt. Dieses zeigt sich zahlenmäßig in der ständigen Zunahme des Mitgliederbestandes, welchen der Deutsche Automobilhändler-Verband E. V., Reichsverband für Kraftfahrzeughandel und -Bedarf, Berlin aufweist.

Diese Organisation, im Jahre 1909 gegründet, hatte von 1912 bis 1918 als Deutscher Automobilhändlerverband E. V., ihren Sitz in Köln und vertritt seit 1918 unter dem Namen Deutscher Automobilhändler-Verband, E. V., Reichsverband für Kraftfahrzeughandel und -Bedarf, mit dem Sitz in Berlin die Interessen der Händlerschaft und insbesondere auch der Abnehmer. Der Verband hatte im Berichtsjahr 1911/12 422 Mitglieder, 1912/13 wuchs er auf 512 Mitglieder an und verfügte am 1. 10. 1922 über 1478, am 1. 10. 1923 über 1722, am 1. 1. 1924 über 1773 und und am 1. Januar 1926 über 2846 Mitglieder; darunter befanden sich 991 zu Unterorganisationen zusammengeschlossene Mitglieder.[1])

Teilweise in enger Arbeitsgemeinschaft mit der Automobilindustrie, teilweise in scharfem sachlichen Gegensatz zu ihr, so insbesondere in Zoll- und Einfuhrfragen, hat der Deutsche Automobilhändler-Verband immer befruchtend auf die Automobilindustrie gewirkt. Wenn der Absatz ständig zunahm, wenn das Automobil in weiten Kreisen des Publikums populär wurde, wenn es im Laufe der Entwicklung aus einem Gegenstand des Sports und aus einem Luxusartikel zu einem Gebrauchsgegenstand wurde, so ist das — neben den Bemühungen der Automobilindustrie, den Kraftwagen durch ständige technische Verbesserungen und Vereinfachungen hierzu zu machen —, nicht zuletzt das Verdienst der Automobilhändlerschaft. Sie hat durch eine intensive Bearbeitung der Käuferschichten durch Wort und Bild und durch praktische Vorführungen die Brauchbarkeit des Automobils für die Beförderung von Personen und Gütern propagiert und dabei oft erhebliche finanzielle Opfer gebracht. Darüber hinaus betreibt diese Körperschaft sämtliche mit der Vergrößerung und Erleichterung des Absatzes zusammenhängende Fragen besonders rege. Sie vermittelt der Erzeugerschaft die Wünsche und Bedürfnisse des Konsumentenpublikums und macht andererseits den Markt aufnahmebereit und abnahmewillig für ihre Produkte. Zur Erfüllung dieser Aufgaben ist sie imstande, durch ihre über das ganze Reich verbreitete Organisation und durch ihre auch mit der ausländischen Fachindustrie bestehende enge Fühlungnahme. Die Automobilhändlerschaft ist auch die treibende Kraft bei den Bestrebungen, die Aufnahmefähigkeit des Marktes für die Produkte der Automobilindustrie durch Krediterleichterung und Verkaufsfinanzierung zu vergrößern.

Wenn daher die Automobilhändlerschaft ebenfalls als zur Automobilindustrie gehörig aufgeführt wird, so liegt die Berechtigung, ja sogar die Notwendigkeit hierzu, in der Rolle, welche sie für diese spielt, solange die Automobilindustrie selbst noch keine oder nicht ausreichende Absatz- oder Vertriebsstellen besitzt.

---

[1]) Geschäftsbericht 1912/13 sowie für 1925 des Deutschen Automobilhändler-Verbandes.

Will man nach diesen Ausführungen zu einer Begriffsbestimmung für das, was unter Automobilindustrie zu verstehen ist, gelangen, so kommt man zu dem *Ergebnis, daß die Automobilindustrie derjenige Zweig einer Wirtschaft ist, der sich, in Gemeinschaft mit seinen Hilfsindustrien, mit der Herstellung von Kraftfahrzeugen aller Art, vom einzelnen Zubehörteil bis zum Fertigfabrikat befaßt und in Verbindung mit seinen Absatzorganisationen die Unterbringung auf dem Markt und die sachgemäße Pflege des Kraftfahrzeuges besorgt.* Von diesem Gesichtspunkt aus soll in der vorliegenden Untersuchung der Begriff „Automobilindustrie" verstanden sein.

II.

Von der Erfindung und den Erfindern des Kraftwagens.

Die Versuche, automobile, d. h. selbstbewegliche Fahrzeuge zu erbauen, sind schon alt und wurden bereits angestellt, nachdem es gelungen war, mit der Erfindung der Dampfmaschine um die Wende des 17. Jahrhunderts den Wasserdampf in Kraft umzuwandeln. Schon der Franzose Cugnot erbaute im Jahre 1769 einen Dampfkraftwagen, der als der erste Versuch, ein automobiles Fahrzeug herzustellen, angesprochen werden kann. Jn den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts war bereits in England ein Dampfkraftwagen auf einer regelmäßigen Verbindung zwischen Cheltenham und Gloucester und auf den Strecken London und Stratford in Betrieb. Wiederum ein Franzose, Bollée, konstruierte im Jahre 1875 ein mit Dampfkraft angetriebenes Fahrzeug, mit welchem er sogar drei Jahre später eine Fahrt von Paris nach Wien zurücklegen konnte.

Diese Versuche, die Dampfkraft für die Fortbewegung von Fahrzeugen mit geringen Ausmaßen und für eine geringe Personen- oder Lastenanzahl nutzbar zu machen, mußten aber scheitern an dem hohen Eigengewicht der Gefährte, welches die Entwicklung größerer Geschwindigkeiten nicht zuließ und für den Unterhalt der Maschine derartig hohe Kosten beanspruchte, daß sich ihre Benutzung für Personen- oder Gütertransport in geringen Mengen nicht rentierte.

Erst die Versuche, mit Hilfe von explosionsfähigen Brennstoffen Gas zu erzeugen, dessen Kraft man für den Antrieb von Maschinen brauchbar verwenden konnte, haben die Entwicklung des Automobiles vom Zeitpunkt seiner Erfindung bis zum heutigen Tage möglich gemacht.

Bereits 1860 hatte der Franzose Lenoir die erste Gaskraftmaschine erbaut, und im Anfang der achtziger Jahre war es der

Wiener Markus, der auf einem ähnlichen Wege einen für die Ausnutzung der Gasexplosionskraft erbauten Motor geschaffen hatte. Aber diese Versuche konzentrierten sich lediglich auf die Konstruktion von Gasmotoren. Das Verdienst, dem Explosionsmotor zum ersten Male eine brauchbare Konstruktion gegeben und ihn für die Fortbewegung von Fahrzeugen angewandt zu haben, gebührt zwei deutschen Männern: Carl Benz und Gottlieb Daimler.

Carl Benz, am 26. November 1844 in Karlsruhe geboren, zeigte[1]) schon in seiner Jugend eine Vorliebe für Fahrzeuge. Der Anblick einer Lokomotive hatte schon früh in ihm den Wunsch hervorgerufen, ein pferde- und schienenloses Fahrzeug zu konstruieren.

Nach Absolvierung seiner Lehr- und Wanderjahre in Karlsruhe und Pforzheim gründete Benz im Jahre 1871 eine mechanische Werkstatt in Mannheim, in der er bereits im Jahre 1872 nach langwierigen Versuchen einen Zweitaktmotor mit einer Pferdekraft konstruiert hatte. Diese Motoren, die schon bald auf 2—4 PS verstärkt wurden, dienten anfänglich zum Antrieb von Pumpen, wurden aber auch später für andere Zwecke verwendet.

Die Erfolge, die Benz mit seinen Motoren hatte, veranlaßten ihn, 1883 gemeinsam mit dem Kaufmann M. Rose, die Benz & Co.-Rheinische Gasmotorenfabrik, Mannheim, zu gründen, nachdem seine Teilhaber der anfangs der siebziger Jahre gegründeten Gasmotorenfabrik von seiner Lieblingsidee, den Gasmotor für den Automobilbau zu verwenden, nichts hatten wissen wollen.

Nach vielen mühseligen Versuchen und Konstruktionsverbesserungen an Zündung, Vergaser und Kühler, und nachdem das Problem der Kraftübertragung gelöst, das Leerlaufen des Motors verhindert und eine Konstruktion gefunden war, die dem Wagen auch das Kurvennehmen ermöglichte, wurden auf dem Hof der Benz'schen Fabrik im Frühjahr 1885 die ersten „Probefahrten" mit einem Automobil angestellt.[2])

Diese „Probefahrten" auf einer Strecke von nur wenigen Metern sollten zunächst einmal den Beweis erbringen, daß das Fahrzeug überhaupt in der Lage war, sich mit Hilfe des eingebauten Explosionsmotors fortzubewegen. Manche Schwierigkeiten galt es zu überwinden, bis Benz „gegen Ende des Jahres zu der Überzeugung gekommen war, daß sein Wagen mehr sei als eine bloße Versuchskonstruktion ohne praktische Verwendungsmöglichkeit und ohne wirtschaftlichen Zukunftswert." Und so reichte er am 29. Januar 1886 eine Patentschrift mit dem Titel „Fahrzeug mit Gasmotorenbetrieb" ein, welche er selbst als den Geburtsschein des neuzeitlichen Motorwagens bezeichnet.[3])

---

[1]) Carl Benz, Lebensfahrt eines deutschen Erfinders, Leipzig 1925, Verlag Koehler & Amelang.
[2]) Ders., a. a. O., S. 69.
[3]) Ders., a. a. O., S. 71/72.

Mitte des Jahres 1886 erschienen die ersten Kraftwagen in den Straßen Mannheims, und „bald war das erste Automobil in seinem Heim nicht mehr allein. Mehrere neu entstandene Modellwagen des Jahres 1886 traten wetteifernd neben es und leiteten damit eine neue Zeit ein: die Zeit der fabrikationsweisen Herstellung und wirtschaftlichen Auswertung.“[1])

Dieser „erste Wagen“ hat allerdings in seiner Konstruktion und seinem Aussehen mit dem heutigen Automobil nur den Namen gemein. Zwei hohe dünne Eisenräder, die mit ihrem Mittelpunkt durch Felgen, wie sie heute nur noch beim Fahrrad gebräuchlich sind, verbunden werden, sind durch eine Achse aus Metall in einem Abstand von ungefähr $1\frac{1}{2}$ m untereinander festgehalten. Auf der Achse ruhen ungeschützt die einzelnen Motorteile, die zur Fortbewegung des Gefährts dienen: Benzin- und Wasserbehälter, ein Kasten, der die Bunsenelemente zur Erzeugung des elektrischen Funkens enthält, eine große, horizontal angebrachte Riemenscheibe, welche die gewonnene Energie mit Hilfe von Ketten auf die Zahnräder überträgt, die schließlich die beiden Räder in Bewegung setzen. Der gefederte und gepolsterte Sitz, der für zwei Personen nebeneinander Platz bietet, ist vor und über diesem Mechanismus angebracht. Ein drittes Rad, das kleiner ist als die beiden anderen, ist von seiner Achse aus durch eine Gabel mit dem übrigen Fahrgestell verbunden. Es wird vom Fahrsitz aus durch einen Hebel gelenkt. Schutz für Fahrer oder Motorteile ist nicht vorhanden. Seine Geschwindigkeit betrug in der Ebene 10—15 km pro Stunde. — Alles in allem gleicht das Fahrzeug mehr einem Dreirad mit aufgebauter Sitzgelegenheit für 2 Personen aus Urväterzeit, denn einem automobilähnlichen Gebilde.

Fast gleichzeitig mit Benz und auf einem ähnlichen Wege wie dieser hatte Daimler in Cannstatt ein automobiles Fahrzeug erfunden.

Gottlieb Daimler[2]) wurde am 17. März 1834 in Schorndorf in Württemberg geboren. Seine Lehrzeit absolvierte er von 1853 bis 1856 in der Werkzeugmaschinenfabrik Grafenstaden im Elsaß, studierte 1857—59 an der Polytechnischen Hochschule in Stuttgart und vervollkommnete seine praktische Ausbildung während eines zweijährigen Aufenthaltes in englischen Fabriken. 1863 trat er bei der Karlsruher Maschinenbau-Gesellschaft ein. Die ersten Anregungen für seine Versuche zum Bau eines für den Automobilbetrieb brauchbaren Explosionsmotors erhielt er in der Gasmotorenfabrik Deutz, wo er von 1872—82 als technischer Leiter tätig war.

Schon im Anfang der achtziger Jahre bemühte er sich, in gemeinsamer Arbeit mit Wilhelm Maybach, dem nachmaligen Gründer der Maybach-Werke, eine geeignete Konstruktion für einen Gas-

[1]) Carl Benz, a. a. O. S. 74.

[2]) Festschrift „Zum 25jährigen Bestehen der Daimler-Motoren-Gesellschaft“, Untertürkheim, 28. November 1915, S. 10 ff.

motor zu finden, welche als Antriebsmaschine für ein Straßenfahrzeug vermöge eines geringen Eigengewichtes geeignet gewesen wäre.

Da ihm seine Tätigkeit bei der Deutschen Gasmotorenfabrik keine ausreichende Gelegenheit bot, um diesen Untersuchungen nachzugehen, so trat er im Jahre 1882 zusammen mit Maybach aus den Diensten dieser Gesellschaft und errichtete in Gemeinschaft mit ihm in Cannstatt eine Versuchswerkstätte für den Bau von Automobilfahrzeugen.

Nach manchen erfolglos verlaufenen Versuchen gelang ihm endlich im Jahre 1883 der Bau eines Motors, der den in ihn gesetzten Erwartungen entsprach: er verfügte über ein nur geringes Gewicht und konnte die notwendige Anzahl von Umdrehungen erzeugen, die das Schwungrad brauchte, um ein Gefährt in Bewegung zu setzen.

„Das erste deutsche Daimler'sche Grundpatent", betreffend den speziell für Motorfahrzeuge geschaffenen und erfundenen Motor, der die elementare Grundlage für alle Fahrzeuge dieser Art bildet, datiert vom 16. Dezember 1883.[1]) Im August 1885 folgte die Erteilung eines Patentes auf „Fahrzeuge mit Gas- bzw. Petroleumkraftmaschinen", Oktober 1886 ein solches für Schiffsbetriebe, die sämtlich auch in außerdeutschen Ländern aufgenommen wurden.

Daimlers erstes Kraftfahrzeug aus dem Jahre 1885 war ein Motorzweirad. Es war dadurch entstanden, daß in einem der damals gebräuchlichen Fahrräder (Niederräder) an der Stelle der Pedale ein Daimler'scher Motor eingesetzt worden war. Zwei Riemen übertrugen die Kraft auf ein Zahnrad, das mit einem Innenzahnrad in Verbindung stand und das Hinterrad des Fahrzeuges antrieb. Zur Behebung der Gefahr des Umkippens waren links und rechts in der Nähe des Motors in einem Abstande von etwa 20 bis 30 cm zwei niedrige Räder angebracht.

Schon 1886 baute Daimler den Motor auch in ein kleines Boot ein, das seine ersten Probefahrten zur Zufriedenheit seines Erfinders auf dem Neckar abhielt. Diese gelungenen Versuche trieben ihn eine zeitlang zu dem Bau von Motorbooten. Erst Ende des Jahres 1886 entstand der erste Daimler'sche vierrädrige Motorwagen, indem auf dem hinteren Teil eines Kutschwagens ein Motor eingebaut wurde, der durch eine sinnreiche Konstruktion die Hinterräder des Wagens antrieb. Dieser erste vierrädrige Wagen hatte einen einzylindrigen Motor von 1½ PS und konnte eine Geschwindigkeit bis zu 18 km in der Stunde entwickeln.

So primitiv auch diese ersten Konstruktionen von Automobilen, von ohne animalische Kraft sich fortbewegenden Fahrzeugen anmuten, so bedeutungsvoll sollte ihre Erfindung schon in kurzer Zeit für die ganze Welt werden.

---

[1]) Festschrift, a. a. O., S. 13.

Die Frage, welcher der erste Erfinder des Automobils ist, hat eine lange Polemik in der Fachpresse hervorgerufen. Sowohl Daimler als auch Benz erheben Anspruch auf diesen Titel und, man darf sagen, wohl beide mit der gleichen Berechtigung.

Soll diese Streitfrage nach dem Zeitpunkt der Erfindung des Motors entschieden werden, der überhaupt die Voraussetzung für das automobile Fahrzeug bildet, so muß man Gottlieb Daimler, nach dem Zeitpunkt seiner Patentschrift, die am 16. Dezember 1883 erfolgte, die Priorität zuerkennen. Soll das Urteil unter Berücksichtigung des Herstellungsdatums für das erste Kraftfahrzeug gefällt werden, so gebührt Benz, der im Frühjahr 1885 bereits seine ersten Probefahrten mit seinem Fahrzeug absolvierte, der Vorrang.

Es ist auch in der Fachliteratur häufig die Meinung vertreten worden, daß Benz und Daimler gemeinschaftlich in der Deutzer Gasmotorenfabrik an der Erbauung von Kraftwagen gearbeitet hätten und dort ausgetreten seien, da man ihren Plänen kein Interesse entgegengebracht hätte. Benz widerlegt diese Auffassung in seinem Werke mit der Bemerkung, daß er Daimler in seinem ganzen Leben nie gesprochen habe.[1])

Die Frage zu entscheiden, wer von beiden nun tatsächlich der erste Erfinder des Kraftfahrzeuges gewesen ist, ist jedoch von untergeordneter Bedeutung. Es darf jedenfalls festgestellt werden, daß es deutscher Erfindergeist gewesen ist, der der Welt ein Fahrzeug gegeben hat, dessen Gebrauch von der größten volkswirtschaftlichen Bedeutung werden sollte, und zu dessen Herstellung bald in allen größeren Ländern neue Industriezweige ins Leben gerufen wurden, deren ungeahnt schnelle und blühende Entwicklung auch andere Wirtschaftszweige stark befruchtete.

Noch ein dritter Automobilfabrikant erhebt den Anspruch darauf, zu den Erfindern des Automobils gerechnet zu werden: Henry Ford. In seiner Autobiographie „Mein Leben und Werk" gibt er eine Schilderung von seinem Werdegang und berichtet, daß er 1887 den ersten Motor und 1892 sein erstes Automobil fertiggestellt habe, das allerdings erst im Frühjahr 1893 zu seiner Zufriedenheit lief.

An einer anderen Stelle[2]) bemerkt er, daß „sich inzwischen auch andere in Amerika und Europa an den Automobilbau herangemacht hätten." Dieser Satz kann den Anschein erwecken, als hätten sich die „anderen Erfinder" erst zu einer späteren Zeit als Ford mit der Konstruktion von Automobilen befaßt. Die angeführten Daten aus der Entwicklung der Daimler'schen und Benzschen Kraftwagen widerlegen jedoch diese Behauptung Fords am besten, und Benz stellt in seinem Werk ausdrücklich fest: „Was

[1]) Carl Benz, a. a. O., S. 125.
[2]) Henry Ford, Mein Leben und Werk, Deutsche Ausgabe, Verlag Hesse & Becker, Leipzig, S. 39.

mich betrifft, so baute ich 1884/85 — also 8 Jahre vor Ford — meinen ersten Wagen, nahm 1888 mehrere amerikanische Patente auf die ersten Ausführungsformen des Automobils und lieferte anfangs der neunziger Jahre (Henry Ford hatte geschrieben, daß 1895 ein deutscher Benzwagen in New York ausgestellt worden sei) die ersten Wagen nach den Vereinigten Staaten von Mexiko."[1])

War nun mit der Erfindung der Kraftfahrzeuge durch Daimler und Benz der Grundstein für eine großartige Entwicklung gelegt, deren Bedeutung den beiden Erfindern vielleicht selbst nicht einmal gegenwärtig war, so sollte es dennoch lange Zeit dauern, bis die Fahrzeuge eine praktische Verwendbarkeit im Dienste der Volkswirtschaft und eine Benutzung in großem Stile erfahren konnten. Ihre primitive Konstruktionsart brachte es mit sich, daß die Wagen nur auf ebener Fläche sich vorwärts bewegen konnten, daß aber bei der geringsten Steigung, die die Fahrstraße bot, der Wagen plötzlich zum Stillstand kam. Das Material wurde erst im Laufe der Zeit immer mehr vervollkommnet. Die zahlreichen Pannen, die die Kraftfahrzeuge erlebten, wenn sie es wagten, sich auf öffentlicher Straße zu bewegen, verwandelten die Skepsis der Kritiker dieses neuzeitlichen Fahrzeuges in offene Feindschaft und riefen bei den Behörden Maßnahmen hervor, die der weiteren Entwicklung des Automobils außerordentlich hinderlich waren. Das Publikum selbst, sofern es sich diesen Fahrzeugen gegenüber nicht wenigstens neutral verhielt, trat oft den Lenkern der Kraftfahrzeuge feindlich entgegen und legte ihnen alle nur erdenklichen Hindernisse in den Weg. Häufig artete sogar die Feindschaft des Publikums gegenüber dem ungewohnten Auftreten dieses neuartigen Fahrzeuges, vor dessen lärmenden Motor Menschen und Tiere flüchteten, in Tätlichkeiten aus.

Es kam hinzu, daß die Automobile wegen der Unvollkommenheit ihrer Konstruktion in den Straßen der Städte oder auf den Landstraßen durch plötzlich eingetretene Beschädigungen geradezu als Verkehrshindernis wirkten. Die Fahrer hatten dann zu dem Schaden noch oft den recht bitteren Spott der schadenfrohen Zuschauer zu ertragen.

Alle diese Momente veranlaßten die Behörden zu einer durchaus ablehnenden Einstellung gegenüber diesem neuen Verkehrsinstrument, die sich darin ausdrückte, daß sie ihrem Besitzer die Fahrterlaubnis verweigerten, unzureichende Minimalgeschwindigkeiten für die Fahrt innerhalb oder außerhalb der Stadt vorschrieben oder so hohe Wegegelder erhoben, daß das Fahren unmöglich gemacht wurde.

England ging sogar so weit, daß es die Automobile zu den mit Dampfkraft angetriebenen Straßenlokomotiven rechnete. Diese Fahrzeuge unterlagen der altmodischen und auf Automobile schwer anwendbaren Lokomotiv-Akte von 1836, die auf die Initiative

[1]) Carl Benz, a. a. O., S. 124.

der Eisenbahngesellschaften in Kraft gesetzt worden war. Sie bestimmte u. a., daß pferdelose Wagen durch Ortschaften mit einer Stundengeschwindigkeit von nur 3,2 Meilen, auf freien Strecken mit einer Höchstgeschwindigkeit von 4 Meilen in der Stunde fahren durften, und daß vor jedem pferdelosen Wagen ein Mann zu gehen habe, der, mit einer Glocke und einer roten Fahne ausgerüstet, Fußgänger und Pferdelenker warnen müsse. Diese Akte, die die Einführung des Automobils in England unmöglich machte, wurde erst im Jahre 1896 durch ein neues „Gesetz über leichte Kraftfahrzeuge" in ihrer Anwendung auf die Automobile aufgehoben.[1])

Aber weder diese mannigfachen Widerstände noch die zahlreichen konstruktiven Mängel, welche einer schnellen Einbürgerung des Automobils in Deutschland hinderlich waren, konnten seine Erfinder von der Weiterverfolgung des eingeschlagenen Zieles zurückhalten. Und wenn auch noch lange Zeit vergehen sollte, bis die ersten Käufer auftraten, so waren Benz sowohl wie Daimler unablässig bemüht, ihren Wagen verbesserte Konstruktionen, größere Bequemlichkeit, eine größere Geschwindigkeit und — im Laufe der Zeit — auch die Fähigkeit zu geben, Steigungen zu überwinden und längere Strecken ohne nennenswerte Schäden zurückzulegen.

Im Jahre 1888 wurde der erste Benzwagen auf der „Kraft- und Arbeitsmaschinen-Ausstellung" in München gezeigt und durfte in den Straßen Münchens täglich einige Stunden gefahren werden.[2]) „Die Bewunderung sämtlicher Passanten, welche sich momentan über das ihnen gewordene Bild kaum zu fassen vermochten, war ebenso allgemein als groß", schreibt über diese Vorführung das Münchener Tageblatt am 18. September 1888. Ein Jahr später führte auch Daimler seine Erfindung einem größeren Kreise von Fachleuten in Deutschland vor und beschickte die Pariser Weltausstellung mit seinen neuen Fahrzeugen.

Wenn auch dieses Hervortreten das Interesse der Öffentlichkeit allmählich in immer wachsendem Umfange in Anspruch nahm, so blieb dennoch der geschäftliche Erfolg innerhalb der deutschen Grenzen aus. Die Widerstände der großen Masse und die Abneigung der Behörden ließen sich nur langsam überwinden, und es schien, als sollte das Automobil im Lande seiner Erfindung überhaupt keine Heimat finden.

Anders war das Ausland gegenüber dem Automobil eingestellt. Vor allem Frankreich und Amerika brachten dem neuen Fahrzeug von Anfang an großes Interesse entgegen. Aus diesen beiden Ländern kamen auch die ersten nennenswerten Aufträge. So ist es erklärlich, daß Benz wie Daimler danach trachteten, sich die gute Aufnahme ihrer Fabrikate im Ausland zu eigen

[1]) Handwörterbuch d. Staatswissenschaften, 4. Aufl., Art. „Kraftfahrzeuge".
[2]) Carl Benz, a. a. O., S. 88 ff.

zu machen. Benz hatte bereits 1899 in Paris eine eigene Niederlage errichtet, nachdem Daimler schon 10 Jahre vorher die Lizenz für den Bau seiner Wagen an die nachmalige Gattin von Levassor, Mitbegründer der 1889 entstandenen Automobilfirma Panhard & Levassor, vergeben hatte. Diese Firma, die sich in der Folgezeit um die Förderung des Automobilbaues verdient gemacht hat, kaufte im Jahre ihrer Gründung das französische Patent Daimlers und damit auch das Recht, Daimler-Motoren und -Wagen zu konstruieren. Erst auf dem Umwege über das Ausland fand das Automobil nach und nach Eingang und größere Beachtung in Deutschland.

Von großer Bedeutung für die weitere Entwicklung und die Verbreitung des Kraftwagens war die Teilnahme der im Jahre 1890 ins Leben gerufenen Daimler-Motoren-Gesellschaft an dem ersten internationalen Automobilrennen in Paris im Juli 1894. An ihm hatten sich zwanzig Systeme aus vier verschiedenen Staaten mit 102 Wagen beteiligt: [1]) Benzin-, Dampfwagen, Elektromobile, Hydromobile, Wagen mit Gas- und Preßluftmotoren [2]) traten gegeneinander an und sollten ihre Zweckmäßigkeit beweisen. An der Spitze der 15 Bewerber, die die Fahrt bis zum Ende durchhielten, fuhr der Daimlerwagen durchs Ziel, der „die für damalige Zeiten unerhörte Durchschnittsgeschwindigkeit von 20,742 Stunden-km erreicht hatte.“ [3])

Dieser Sieg des Daimlerwagens hatte den Beweis erbracht für die Richtigkeit und Zweckmäßigkeit des in ihm verkörperten Systems und damit den Weg gewiesen, den die Entwicklung des Automobilbaues von da an nehmen mußte. Zugleich war er aber auch das beste Werbemittel für das Kraftfahrzeug, hatte den bis dahin noch Fernstehenden und Zweifelnden deutlich die praktische Verwendbarkeit dieses neuen Verkehrsmittels gezeigt und bildete für viele den Anreiz, sich näher mit ihm zu befassen, für andere, sich in den Besitz eines Kraftwagens zu setzen.

Für die Erbauer selbst hatte die Beteiligung an diesen Rennen unschätzbare Folgen gezeitigt. Sie hatte sie von der Qualität ihrer Fabrikate und der Zuverlässigkeit ihrer Konstruktion überzeugt, ihnen damit das für die Überwindung der noch bevorstehenden Schwierigkeiten erforderliche Selbstvertrauen gegeben, war aber auch gleichzeitig die beste Gelegenheit gewesen, die noch vorhandenen, zahlreichen Mängel an ihren Produkten rücksichtslos aufzuweisen und für den weiteren Bau wertvolle Erfahrungen zu sammeln und nach Verbesserungen zu trachten.

In diesen Aufgaben liegt überhaupt die Erklärung für die zahlreichen Rennveranstaltungen, durch die sich besonders jene Epoche, die bis in die Kriegszeit hineinreicht und auch heute noch nicht beendet ist, auszeichnet. Sie waren zwar fast durch-

[1]) Festschrift, a. a. O., S. 19.
[2]) Desgl., S. 9.
[3]) Desgl., S. 19.

weg sportlichen Charakters, der manchesmal in stark übertriebenen Forderungen und Bedingungen zum Ausdruck kam, sie verursachten auch ihren Veranstaltern und noch mehr den Beteiligten zumeist außerordentlich hohe Kosten, da für die Rennen eigene Wagen besonders sorgfältig hergestellt werden mußten. Aber sie waren das beste, ja einzige Mittel, um die Kräfte mit den immer zahlreicher werdenden Konkurrenten zu messen, nur das beste Material zu benutzen und die am sorgfältigsten durchdachten Konstruktionen ins Feld zu schicken. Denn von den Rennen, obwohl sie manche Zufälligkeiten nicht ausschalten konnten, hing in hohem Maße der Auftragseingang und damit die Weiterentwicklung der beteiligten Unternehmungen ab, sie legten Zeugnis ab für die beste Marke und waren von Einfluß auf die Auswahl des Käufers.

Daher sieht man die Pioniere der deutschen Automobilindustrie, Benz und Daimler, und später auch alle bedeutenderen Unternehmen, auf jedem nationalen oder internationalen Automobilrennen vertreten, und die zahlreichen Erfolge, die sie gegenüber ihren schärfsten Gegnern davontragen konnten, waren ein Beweis für die hohe Entwicklungsstufe, auf der sich die deutsche Automobilindustrie befand.

Bis an die Jahrhundertwende wurden diese Erfolge allerdings fast allein von den beiden Firmen Benz und Daimler, von letzterer in erster Linie, bestritten. Sie blieben noch auf eine Reihe von Jahren die einzigen deutschen Unternehmen, die sich erfolgreich mit der Herstellung von Automobilen befaßten, während in anderen Ländern, vor allem in Frankreich, Amerika und England die Entwicklung der Kraftwagenindustrie ein viel schnelleres Tempo angenommen hatte. Als aber die Hemmnisse der Anfangsperiode überwunden waren und das Automobil auch in Deutschland in zunehmendem Maße in Gebrauch genommen wurde, entstanden auch immer mehr deutsche Automobilfabriken, deren Vertreter sich aus zwei Gruppen rekrutierten. Die eine Gruppe war hervorgegangen aus der Maschinen- und Motorenindustrie. Sie bekundete in ihrer Entwicklung eine gewisse Schwerfälligkeit, da sie, als ihre Hauptaufgabe die Verfeinerung des Motors betrachtend, ihre Betriebe im allgemeinen nur langsam umstellen und neu gewonnenen Erfahrungen und Erfordernissen anpassen kann. Sie zeichnet sich aus durch die Herstellung hochwertiger, empfindlicher, besonders schwerer Wagentypen. Ihre Hauptvertreter sind auch heute noch die Firmen Benz und Daimler, zu denen sich später die Maybach-Werke gesellten. Ihre Hauptprodukte sind Spezialtypen wie Lastwagen, Rennwagen und schwere Tourenwagen.

Die zweite Gruppe kam aus der Fahrrad- und Nähmaschinenindustrie. Ihr erster Vertreter war die Firma Adam Opel, die seit 1898/99 in Rüsselsheim den Bau der Motorfahrzeuge aufgenommen hat. Zu dieser Gruppe gehören Werke wie die Adlerwerke, Brennabor, Dürkopp und Stöwer. Bei der Vielge-

staltigkeit ihrer Fabrikationszweige war diesen Unternehmen eine Umstellung auf neue Typen leichter möglich. Sie konnten sich ohne große Opfer und ohne grundlegende betriebstechnische Abänderungen neuen Fabrikationsmethoden anpassen und sich die Erfahrungen ihrer Konkurrenz zu eigen machen. Ihr Produktionsgebiet sind die Wagen mittlerer und leichterer Konstruktion.

Um die Jahrhundertwende war bereits ein Stamm von Automobilfabriken in Deutschland vorhanden, deren Produktion immer größeren Umfang annahm, je mehr das Automobil sich technisch verbesserte und je mehr auch seine Fähigkeiten, wirtschaftliche Aufgaben zu erfüllen, zum Vorschein kamen.

Schon in den ersten Jahren ihrer Entwicklung konnte die Automobil-Industrie auch erfolgreich exportieren, sodaß es sich bereits seit dem Jahre 1901 verlohnte, die Exportziffern für die Automobil-Industrie, die bis dahin unter die Zahlen der Maschinen-Industrie aufgenommen waren, getrennt auszuweisen.

Allerdings sind auch in den ersten Jahren dieses Jahrhunderts die Automobilunternehmen immer noch auf die Herstellung von Kraftfahrzeugen angewiesen gewesen, die durch die individuellen Wünsche ihrer Besteller jeweils ein besonderes Gepräge bekommen mußten, mit anderen Worten mußten die Automobilunternehmen sich häufig in Abhängigkeit von ihrer Kundschaft begeben.

Auf der anderen Seite haben aber auch die Automobilgesellschaften einen gewissen Ehrgeiz darin gesehen, Automobiltypen herzustellen, deren äußere Form auf den Ursprung aus einer bestimmten Fabrik hinweisen sollte.

Aber trotz dieses stark ausgeprägten Individualismus in der Auffassung über die technische Konstruktion in den einzelnen Unternehmen, die eine besondere Eigenart der Automobilindustrie in der damaligen Zeit war, und die zum Teil auch daher rührte, daß die Erfinder, um ihre eigenen Produktionsmethoden nicht preiszugeben, sich von ihren gleichartigen Unternehmen stark absonderten und eigene Wege gingen,[1]) machte die Automobil-Industrie sehr erfreuliche Fortschritte. Die „Konstruktion auf Bestellung" wurde mehr und mehr durch Massenherstellung bestimmter Typen ersetzt; dadurch konnte der Preis des Kraftfahrzeuges herabgesetzt und dieses selbst weiteren Kreisen zugänglich gemacht werden.

Man hatte auch bald erkannt, daß das Automobil im öffentlichen Verkehrswesen eine wichtige Rolle zu spielen berufen sei, und es konnte nicht lange dauern, bis die Nachfrage nach Kraftfahrzeugen einen erheblichen Umfang annahm und hierdurch die Automobilindustrie in der deutschen Volkswirtschaft in eine Stelle einrückte, in der ihr für die Zukunft noch wichtige Aufgaben zugewiesen waren.

[1]) Festschrift, a. a. O.

III.

Das Interesse und die Unterstützung der öffentlichen Hand.

1. Allgemeine Betrachtung.

Je mehr das Automobil im Laufe der Jahre technisch verbessert und je größer seine wirtschaftliche Bedeutung wurde, je mehr man erkannte, daß das Kraftfahrzeug nicht nur sportliche Zwecke zu erfüllen bestimmt war, umso größer wurde auch das Interesse, das die Regierung an der Förderung der Automobilindustrie und an der Benutzung der Automobile zeigte. Die Zuverlässigkeit, die es als Verkehrsmittel hatte, die Schnelligkeit, mit der es sich in Gegenden fortbewegt, in welchen sich keine Eisenbahnen befanden oder bei denen Geländeschwierigkeiten vorhanden waren, deren Überwindung dem Kraftfahrzeug leichter gelang als einem Pferdegespann, hatten bald erkennen lassen, daß das Automobil im Falle eines Krieges eine wichtige Rolle bei der Beförderung der Führer und bei der Umgruppierung von Truppenkörpern würde übernehmen können.

Die Regierung, insbesondere das Kriegsministerium, hatte daher ein Interesse daran, die Kraftfahrzeuge schnell einzubürgern und sie bei militärischen Operationen einzugliedern. Sie ermunterte in erster Linie die Bildung von Automobilistenverbänden, in welche sie militärische Führer von hohem Rang als Protektoren entsandte, durch die für den Kraftwagenbesitzer ein Anreiz zum Beitritt in die Organisationen gegeben wurde. Damit folgte sie dem Vorgehen anderer Länder, vor allem Frankreichs, wo bereits 1895 der „Automobilclub von Frankreich" gegründet worden war. Daß die Bildung derartiger Automobilistenvereinigungen auch der Automobilindustrie zugute kam und daß sich diese daher intensiv an der Gründung solcher Klubs beteiligte, bedarf keiner besonderen Erwähnung.

Die zahlreichen Automobilistenvereinigungen aufzuzählen, die seit der Gründung des Mitteleuropäischen Motorwagenvereins im Jahre 1897 ins Leben gerufen wurden, würde zu weitgehend sein. Es sei hier nur die wichtigste und größte Organisation erwähnt: der Kaiserliche Automobilklub. Dieser entstand aus dem im Jahre 1899 gegründeten deutschen Automobilklub, aus dem im Jahre 1905 das Kaiserliche Freiwillige Automobilkorps unter der Beteiligung zahlreicher führender Automobilindustrieller hervorging. Es hatte den Zweck, seine Mitglieder für militärische Aufgaben auszubilden und für Kriegszwecke zur Verfügung zu halten. Bereits 1905 wurde es zum ersten Mal bei den Kaisermanövern eingesetzt, und die guten Erfolge, die sich bei der Verwendung der Kraftfahrzeuge zur Überbringung von Nachrich-

ten und Befehlen und schnelle Beförderung von Offizieren von einer Kommandostelle zur anderen, bei der Verbindung der Stäbe der einzelnen Truppenkontingente untereinander ergeben hatten, veranlaßten die Heeresverwaltung bald, den Mitgliedern dieses Korps, die nicht aktive oder inaktive Heeresangehörige sein durften, eigene Uniformen und eigene militärische Organisationen zu geben. Die intensive Förderung dieser Organisation und die persönliche Anteilnahme offizieller Persönlichkeiten hatten bald den gewünschten Erfolg: einen beträchtlichen Zuwachs der Mitgliederzahl und somit auch der zur Verfügung gehaltenen Kraftfahrzeuge.

Von den Automobilistenverbänden erfolgten größtenteils die Ausschreibungen zu Wett- und Zuverlässigkeitsfahrten, die der Industrie wertvolle Anregungen zu konstruktionstechnischen Verbesserungen gaben.

Im Kriege stellte es sich heraus, daß die Förderung der Automobilistenverbände seitens der Heeresverwaltung, ihre Heranziehung zu den militärischen Friedensübungen nicht umsonst gewesen war, denn die Mitglieder des Freiwilligen Automobilkorps waren die ersten, die dem Heere eine große Zahl gut instandgehaltener, kriegsbrauchbarer Wagen gestellt und unter den schwierigsten Umständen wertvolle Dienste geleistet haben.[1])

Während so durch eine persönliche Anteilnahme von Mitgliedern des Heeres die Benutzung des Personenwagens eine wertvolle Förderung erfuhr, hat die Heeresverwaltung durch materielle Unterstützung auch für die Einbürgerung des Lastkraftwagens durch den sogenannten Subventionstyp gesorgt.

2. Der Subventionstyp.

Wie die Heeresverwaltung sich des Personenwagens und des Motorrades in immer ausgedehnterem Maße bereits bei den Manövern zur schnellen Nachrichtenübermittlung oder zur Beförderung der Truppenführer bedient hatte, so hatte sie insbesondere auch den Wert des Lastkraftwagens als Beförderungsmittel eingesehen, dessen zunehmende technische Vervollkommnung ihr Interesse an diesem Transportmittel ständig vergrößerte. Die Lastkraftwagen hatten den Vorteil größerer Geschwindigkeit, konnten größere Lasten fortbewegen und verbrauchten nur wenig Betriebsstoff, zudem hatten sie eine größere Beweglichkeit als die Pferdetransportmittel und ersparten Personal und Material. Plötzlich notwendig werdende Truppenverschiebungen oder der Nachschub an Verpflegung und Munition konnten mit Hilfe des Lastkraftwagens schneller und reibungsloser vonstatten gehen als durch die Beförderung mit Pferden. Es kam hinzu, daß die Lastkraftwagen bei einem größeren Fassungsvermögen einen geringeren Raum beanspruchten, mithin die Länge eines Truppenkörpers verkürzten und seine Beweglichkeit vergrößerten. Außerdem muß-

[1]) Festschrift, a. a. O., S. 74.

ten sie, in ausreichenden Mengen benutzt, eine nicht zu unterschätzende Entlastung der Eisenbahn zur Folge haben, der gegenüber sie noch dazu die Fähigkeit, sich von einem Schienenweg unabhängig zu machen und dadurch eine größere Beweglichkeit zu entwickeln, voraus hatten.

Diese Überlegungen veranlaßten die Heeresverwaltung schon zu Beginn dieses Jahrhunderts, die privaten Unternehmer zu einem intensiveren Gebrauch und die Automobilfabrikanten zu einer erhöhten Herstellung von Lastkraftwagen zu ermuntern. Einen eigenen Wagenpark legte sie sich nur in beschränktem Maße zu, um sich nicht allzusehr mit den hohen Anschaffungskosten zu belasten. Es war zudem zu befürchten, daß die angeschafften Wagen wegen der ständigen technischen Vervollkommnung im Lastkraftwagenbau bald veraltet sein und die verhältnismäßig hohen Ausgaben unrentabel verwandt werden könnten. Außerdem entsprachen die zu jener Zeit gebauten Wagen noch nicht den Anforderungen, die die Heeresverwaltung für ihre Zwecke an sie stellte. In den Privatbetrieben wurden durchweg Lastwagen mit schwacher Motorenstärke und geringer Nutzlast gebraucht, während die Heeresverwaltung, in der Voraussetzung, daß der größte Teil der Arbeitsleistung des Lastkraftwagens in der Überwindung ungünstiger Geländeverhältnisse bestehen würde, Fahrzeuge bereitstellen mußte, die sich auch den schwierigsten Widerständen gewachsen zeigten.

Um nun einen möglichst intensiven Gebrauch der für ihre Zwecke benötigten Armeelastwagen zu erreichen und sich damit einen genügend großen Bestand solcher Transportmittel zu sichern, um andererseits den Besitzern von Lastkraftwagen die Anschaffung der für ihre Bedürfnisse zumeist allzu schwerfälligen Wagen zu erleichtern und sie für ihren Unterhalt zu entschädigen, bediente sie sich seit 1908 des Mittels der Subventionen, die sie solchen Betrieben zusicherte, deren Lastkraftwagen bestimmten genau vorgeschriebenen Bedingungen entsprachen.

Die Subvention bestand darin, daß auf jeden verkäuflichen Lastkraftwagen, der die Bedingungen der Heeresverwaltung erfüllte,[1]) eine Anschaffungsprämie von Mk. 4000.— und — anfangs für 5, später für 4 Jahre — eine Betriebsprämie von jährlich Mk. 1000.— gezahlt wurde. Die Bedingungen konstruktionstechnischer Natur waren, daß der Wagen 4 to Nutzlast, 8 to Höchstgesamtgewicht im betriebsfertigen Zustand und eine Höchstbelastung der Hinterachse von 5,5 to hatte. Außerdem mußte er einen Anhänger von 2 to Nutzlast mitführen, eine Motorenstärke von mindestens 35 PS haben und eine Höchstgeschwindigkeit von 16 km pro Stunde entwickeln. Die mitgeführten Betriebsmittel sollten für 250 km ausreichen.

---

[1]) „Der Subventionswagen", Handbuch für Besitzer und Führer der von der Heeresverwaltung subventionierten Lastzüge von Heinsius und Fries, Braunschweig 1912, Verlag Friedr. Vieweg & Sohn.

Diese Bedingungen wurden 1912 von der Heeresverwaltung erweitert. Vom 1. April 1913 ab sollte der Hinterachsdruck höchstens 5500 kg haben, das Eigengewicht des Motors wurde von 4500 kg auf 4000 kg herabgesetzt, das Gesamthöchstgewicht von 9000 kg auf 8000 kg vermindert und die Spur von durchschnittlich 170 cm auf 155 cm verringert. Betriebsstoff wurde für etwa 500 km vorgeschrieben.

Die Besitzer von „Subventionswagen" wurden verpflichtet, im Frieden ihre Wagen nicht an das Ausland zu verkaufen oder zu vermieten, sie auf die Dauer von 5 Jahren in einem für militärische Zwecke verwendbaren Zustand zu erhalten, Zubehör- und Ersatzteile bereit zu halten und ihre Wagen jederzeit einer Kontrolle der Heeresverwaltung über ihre Kriegsbrauchbarkeit zu unterwerfen. Im Kriegsfalle sollte der Wagen sofort zur Verfügung der Heeresverwaltung stehen. Diese letztere Verpflichtung bestand ohnehin, denn die Heeresverwaltung konnte mit dem Ausbruch eines Krieges auf Grund des Aushebungsgesetzes im Falle der Mobilmachung die Beschlagnahme der Kraftfahrzeuge ebenso wie diejenige anderer Fuhrwerke verfügen.

Nach der Einführung dieses Systems wurden im Reiche ursprünglich 4 Firmen subventioniert, ihre Zahl erhöhte sich bereits im Jahre 1912 auf 17 Unternehmen. An Subventionen wurden vergeben:

In Preußen:

Im Jahre	Zahl der Wagen	ausführende Firmen
1908	166 (ohne Anhänger)	6
1909	176 (mit „)	11
1910	140 „ „	12
1911	141 „ „	12
1912	120 „ „	12

Insgesamt 743 Wagen,

dazu kamen noch Bayern mit 82 subventionierten Wagen. Bis zum März 1914 wurden in Preußen 903 Lastkraftwagen subventioniert.

Diese Armeelastzüge konnten nach einer Berechnung aus derselben Quelle bei einer Ladefähigkeit von je 6—7 to etwa 5000 to oder die Last von 12 Güterzügen à 110 Achsen und etwa 400 to Ladegewicht fortbewegen. Bei einer Tagesleistung von 80 km ersetzten sie etwa 10000 Pferde, wenn man die Leistung eines Pferdes mit einer halben to und 40 km täglich annimmt.

Die Versuche, den Kraftwagen für Heereszwecke zu verwenden, reichen bis in das Jahr 1892 zurück. Seit 1898 stellte die Heeresverwaltung an den Bau militärischer Kraftwagen besondere Bedingungen. Bereits 1899 wurde bei der Versuchsabteilung der Verkehrstruppen ein Selbstfahrer-Kommando geschaffen.[1]) Bald stellte sich auch die Notwendigkeit heraus, den Lastkraftwagen durch geeignete Sonderbauarten den verschiedensten Zwecken an-

[1]) Festschrift, a. a. O., S. 61 ff.

zupassen. So wurde schon im Jahre 1909 eine von der Firma Krupp hergestellte Ballonabwehrkanone auf einen Schnellastwagen aufgebaut, der vermöge seiner besonderen Konstruktion selbst auf unwegsamem Gelände eine Geschwindigkeit von 50—60 km stündlich entfalten konnte. Ferner wurden Lastkraftwagen mit Vierräderantrieb hergestellt, die gepanzert und mit Schnellfeuergeschützen ausgerüstet waren, bedeutende Steigungen leicht überwinden und auf wechselndem Terrain große Geschwindigkeit entfalten konnten. Der erste Versuch, den Lastkraftwagen in größerem Maßstabe und systematisch den Operationen großer Truppenkörper einzugliedern, wurde bei den Kaisermanövern im Herbst 1908 angestellt, nachdem schon im Jahre 1907 auf einer größeren Transportübung der zweckmäßigste Wagen- und Motortyp festgestellt worden war.

Die guten Erfolge dieser Veranstaltungen waren mit eine Veranlassung für die Heeresverwaltung, ihr besonderes Interesse diesem neuartigen Kriegsmittel zuzuwenden, den Lastkraftwagen den Zwecken des Krieges dienstbar zu machen und letzten Endes durch ihre an die erwähnten Bedingungen geknüpften Beihilfen die deutsche Wirtschaft zu verstärkter Benutzung und die Industrie zur Vervollkommnung ihrer Produkte anzuspornen und damit den Lastkraftwagenbau zu fördern.

IV.

Das deutsche Automobil auf dem internationalen Markt.

Schon in dem Kapitel „Der Kraftwagen als Ausfuhrobjekt" wurde gezeigt, wie die deutsche Automobilindustrie seit Beginn dieses Jahrhunderts ihre Produkte in steigendem Maße auf dem internationalen Markte absetzen konnte. Die vorzügliche Qualität ihrer Fabrikate machte ihr dies besonders leicht. Andererseits versuchte sie aber auch durch Beteiligung an internationalen Verbänden sich die ihr gebührende Stellung zu verschaffen. 1912 wurde in Paris die Union Internationale des Constructeurs d'Automobiles gegründet, welche die maßgebenden Industriellen-Vereine Deutschlands, Österreichs, Frankreichs, Englands, Belgiens und der Schweiz einschloß. Ihr Vizepräsident wurde von dem 1. Vorsitzenden des Vereins Deutscher Motorfahrzeugindustrieller gestellt, außerdem entsandte Deutschland 5 Delegierte in die Korporation. Der Zweck der Vereinigung war die Schaffung internationaler Verkehrsbestimmungen und Rechte für das Automobilwesen und die Regelung des Ausstellungswesens, das, wie bereits betont wurde, für den Absatz der Fabrikate eine

wichtige Rolle zu spielen hatte. Zur möglichsten Verhinderung einer gegenseitigen Konkurrenz wurde vereinbart, daß in bestimmten Zwischenräumen Automobilausstellungen in den europäischen Hauptstädten stattfinden sollten. Die erstmalige Verteilung der Plätze wurde durch das Los bestimmt.[1])

War so zwar äußerlich der Rahmen für eine friedliche Austragung des internationalen Wettbewerbs gegeben, so nahm doch der Kampf gegen die deutsche Marke recht scharfe Formen an. Die Rührigkeit der deutschen Automobilindustrie ließ keine Gelegenheit vorübergehen, ihre Fabrikate selbst bei hohen Kosten zu zeigen und sich bei internationalen Wettveranstaltungen zu stellen. So waren z. B. von 77 Ausstellern der XIII. Internationalen Automobilausstellung in Paris allein 12 Deutsche und bei der Internationalen Ausstellung in Petersburg 1913 wurden von 160 Ausstellungsständen 80 von deutschen Firmen belegt. In einem Situationsbericht über die XII. Internationale Olympiaschau im November 1913 bemerkt der Präsident der Society of Motor Manufactors and Traders Ltd., S. F. Edge, daß sich Deutschland „durch seinen Fortschritt in der Fabrikation und die wohldurchdachte sachgemäße Konstruktion seiner Erzeugnisse gegenüber den ausländischen Konkurrenten auszeichne.“ [2])

„La Vie Automobile“, Paris, schreibt in einer Betrachtung über die Konkurrenz zwischen der französischen und deutschen Automobilindustrie im April 1913, daß sich von 1909 an der Export deutscher Wagen nach Rußland beinahe vervierfacht habe. 1909 habe sich der Wert der exportierten Automobile auf 1,8 Mill. Rubel gestellt, 1911 bereits 6,25 Mill. Rubel erreicht, eine Summe, die im Laufe des Jahres 1912 noch wesentlich gestiegen sei. Frankreich verkaufte 1909 nach Rußland für 0,61 Mill. Rubel Automobile, 1911 für 0,89 Mill. Rubel. Dabei sei noch zu bemerken, daß Rußland überhaupt eines der wenigen Länder war, nach dem hin sich der französische Export während der industriellen Krisis in Frankreich 1907/09 vermehrt habe. [3])

Sehr viel zu der Eroberung des internationalen Marktes trug das Verfahren der deutschen Industrie bei. In dem vorerwähnten Bericht findet sich die Feststellung, daß, während die französischen Fabrikanten ruhig in den Büros ihrer Fabriken sitzen bleiben und sich weder um die gemachten Geschäfte noch um die in den anderen Ländern konstruierten Maschinen beunruhigen, die Deutschen ihre Reisenden nach Rußland schicken, die ihren Firmen die letzten Nachrichten über die Lage am russischen Markte übermitteln und sie über die Wünsche der Konsumenten auf dem Laufenden halten.

Die hohen Eingangszölle, mit denen viele Länder ihre heimischen Industrien schützten, andere schärfere Schutzmaßnahmen,

---

[1]) Geschäftsbericht des Deutschen Automobilhändler-Verbandes v. 1911/12.
[2]) „Motor“ 1913, Dezemberheft, S. 62.
[3]) Desgl.

wie der Ausschluß deutscher Wagen für das öffentliche Verkehrswesen, z. B. in Österreich, oder eine unerfreuliche und unsachliche Hetze gegen die deutschen Fabrikate wie in Frankreich, konnten nicht verhindern, daß sich die deutsche Automobilindustrie dank der Güte ihrer Fabrikate und der Niedrigkeit ihrer Preise mehr und mehr auf dem internationalen Markte durchsetzte.

V.

Die deutsche Automobilindustrie bei Kriegsbeginn.

So zeigt also die bisherige Schilderung die Automobilindustrie in einer ununterbrochen aufwärts gerichteten Entwicklung. Auf dem Binnenmarkte hatte sie fast eine Monopolstellung, da die Einfuhr ausländischer Fabrikate nur geringe Bedeutung hatte. Im Auslande sorgte der gute Ruf der deutschen Marken für eine starke Nachfrage nach den Erzeugnissen der deutschen Automobilindustrie. Die ausländischen Konkurrenzunternehmen, die noch bis in den Beginn des Jahrhunderts gegenüber der deutschen Automobilindustrie einen großen Vorsprung gehabt hatten, waren zum Teil eingeholt, zum Teil überholt worden und, obwohl die Zollplackereien an manchen Grenzen den Absatz ins Ausland erschwerten, konnten sie doch das Eindringen der deutschen Fabrikate nicht aufhalten.

England war z. B., obwohl es auch dort eine in der besten Entwicklung begriffene Automobilindustrie gab, ein guter Abnehmer für deutsche Motoromnibusse. Bereits 1907 waren von den 452 in England gezählten Omnibussen allein 329 deutschen und nur 69 französischen Ursprungs. 1912 wurden für 8,1 Mill. Mark Kraftfahrzeuge aus Deutschland nach Großbritannien eingeführt, was einer Zunahme auf fast das Doppelte gegenüber 1910 entsprach. Auch nach Rußland hatte sich für den entsprechenden Zeitraum der Export auf 13,8 Mill. Mark gehoben, also nahezu verdoppelt.

Die Nachfrage nach Erzeugnissen der deutschen Automobilindustrie im Inland und Ausland veranlaßte eine erhebliche Produktionsvermehrung, die wiederum beträchtliche Betriebserweiterungen bedingte. Für die Zeit von 1910 bis 1913 schätzt der Automobilhändler-Verband eine Verdoppelung der Betriebe und der Arbeiterzahl in der Automobilindustrie. Der Wert der gesamten Produktion war von 5,7 Mill. Mark im Jahre 1901 auf 207,4 Mill. Mark 1912 angestiegen,[1]) von der ein beträcht-

[1]) Handwörterbuch der Staatswissenschaften, „Kraftfahrzeuge".

licher Teil ins Ausland abwanderte. Der Wert der Ausfuhr, der für das Jahr 1913 87,2 Mill. Mark betrug, stellte 0,86 % des Gesamtwertes des Spezialhandels dar, nachdem er 1909 nur 0,3 % betragen hatte.

Auch die Hilfsindustrien hatten eine entsprechende Entwicklung durchgemacht. Die Bereifungsindustrie konnte 1912 allein für rund 35 Mill. Mark ausführen. Schätzt man den Gesamtproduktionswert der Zubehörindustrien (mit Ausnahme der Gummiindustrie) auf 130 % des Wertes der von der Automobilindustrie hergestellten Erzeugnisse, so errechnet sich unter Zugrundelegung von 207,4 Mill. Mark Produktionswert der Automobilindustrie die Produktion der Hilfsindustrien auf 269,6 Mill. Mark und der Produktionswert der Gesamtindustrie auf 477,0 Mill. Mark.

Die Zahl der Arbeitnehmer war von 1773 auf nahezu 50 000 zu Anfang 1914 gestiegen.

Aber selbst die beträchtlichen Erweiterungen, die die Automobilindustrie ständig vorgenommen hatte, reichten bei Beginn des Jahres 1914 schon nicht mehr aus, um den an sie gestellten Anforderungen zu genügen und die bei ihr vorliegenden Aufträge zu befriedigen, und es ist bezeichnend, wenn der Automobilhändler-Verband die relativ unerhebliche Steigerung der Einfuhr damit erklärt, daß die überaus beschäftigte deutsche Automobilindustrie teilweise ziemlich weitgehende Lieferfristen sich habe ausbedingen müssen und daß für manchen Käufer sicherlich dies allein der Beweggrund gewesen sei, eine ausländische Marke zu wählen.[1])

Die Lage der deutschen Automobilindustrie bei Kriegsbeginn war also außerordentlich günstig. Produktionstechnisch durchaus auf der Höhe, war sie dem Ausland nicht nur ebenbürtig, sondern vielfach überlegen und hatte sich mühelos große Gebiete des internationalen Marktes erobern können. Im Innern war die Nachfrage in ständigem Steigen begriffen, Privatwirtschaft und öffentliche Hand, letztere durch erhebliche Bezuschussungen, stellten die höchsten Ansprüche an ihre Leistungsfähigkeit, so daß die Automobilindustrie trotz ständiger Vergrößerungen den Inlandsbedarf sogar vorübergehend nicht mehr befriedigen konnte. Damit war die Preisbildung günstig beeinflußt, die Rente erhöhte sich und der finanzielle Status erfuhr eine beträchtliche Kräftigung, die der Automobilindustrie einen weiteren Ausbau ihrer Produktionsbasis ermöglichte.

[1]) Geschäftsbericht des Automobilhändler-Verbandes von 1914.

Dritter Teil.

Die Entwicklung der deutschen Automobilindustrie an Hand der Kapitalinvestitionen von 1913—1926.

A.

Die Entwicklung bis zur Stabilisierung der deutschen Währung.

I.

Die Entwicklung während des Krieges.

Um die Bewegung des in der Automobilindustrie investierten Kapitals statistisch zu erfassen, mußte eine Abgrenzung und eine Aussonderung der für die Untersuchung in Frage kommenden Unternehmen vorgenommen werden. Es durften nur solche Gesellschaften beobachtet werden, deren Zweck allein die Herstellung von Automobilen ist, oder die sich in der Hauptsache d. h. wirtschaftlich gesprochen, mit dem größeren Teil ihres Aktienkapitals mit der Produktion von Automobilen oder Zubehörteilen für Automobile beschäftigen.

Firmen, deren Gründung zwar in einen früheren Zeitraum fällt, die sich aber erst im Verlauf ihrer Produktionstätigkeit durch Umstellung oder Erweiterung ihrer Betriebe mit der Herstellung von Automobilen oder Automobilzubehörteilen befaßten, durften erst von demjenigen Zeitraum an in der Statistik mit berücksichtigt und den zur Automobilindustrie gehörigen Unternehmen hinzugezählt werden, in welchem die Umstellung auf die Automobilbranche erfolgt und zum ersten Mal zahlenmäßig zu erfassen war.

Gesellschaften, die nur zu einem Bruchteil ihres Kapitals für die Automobilindustrie tätig sind, deren größerer Kapitalanteil

jedoch in anderen Zweigen der Volkswirtschaft investiert ist, mußten ganz ausscheiden, da infolge der vielfachen Unübersichtlichkeit oder Unklarheit der Satzungen, der mangelhaften Berichterstattung durch die jährlichen Geschäftsberichte, die in zahlreichen Fällen eine Spezifizierung der einzelnen Produktionsgebiete vermissen ließen, oder durch sonstige Verlautbarungen der Verwaltungen nicht genügend Anhaltepunkte für eine anteilsmäßige Errechnung des auf die Automobilproduktion entfallenden Kapitals gegeben waren.

Dieses war zum Beispiel der Fall bei der Gothaer Waggonfabrik A.-G., Gotha. Das schon in Vorkriegszeiten gegründete Unternehmen befaßte sich ursprünglich nur mit der Herstellung von Waggons und ähnlichen Transportmitteln. Im Jahre 1921 übernahm es die Fahrzeug-Fabrik Eisenach als Betriebsabteilung und stellte in dieser nach Modernisierung des Betriebes mit etwa 50 % des Aktienkapitals die unter der Marke „Dixi" bekannten Kraftfahrzeuge her, um sich mit zunehmenden Erfolgen und wegen des Ausbleibens lohnender Aufträge für ihre Waggonbauabteilungen im Laufe der Jahre immer intensiver an der Herstellung von Automobilen zu beteiligen. — Diesem Umstand wurde durch die erstmalige Aufnahme der Bilanz per Ende 1921 in die Statistik Rechnung getragen.

Ähnlich verhält es sich bei der Aga, Aktien-Gesellschaft für Automobilbau, Berlin-Tempelhof, die, im Jahre 1920 durch Umwandlung aus der Autogenen Gas- und Akkumulatoren-Aktien-Gesellschaft entstanden, sich erst von diesem Zeitpunkt an mit der Herstellung von Automobilen befaßt, deren Kapital also erst von da ab, als in der Automobilindustrie tätig, der Aufnahme in die Statistik unterlag.

Zu der zweiten Art von Unternehmen ist die Deutsche Werke A.-G., Spandau, zu zählen, in deren umfangreichem Fabrikationsprogramm die serienweise Herstellung von Kleinkrafträdern in der Werkabteilung Haselhorst eine immer mehr an Bedeutung zunehmende Rolle spielte. Auch hier durfte die Aufnahme in die Statistik erst erfolgen, nachdem durch die Neuorganisation der Reichsbetriebe im Juli 1925 das bis dahin nur eine Unterabteilung bildende Werk Haselhorst in die selbständige Deutsche Kraftfahrzeugwerke A.-G., Spandau, umgewandelt worden war.

Die zum Richard Kahn-Konzern gehörige Stock-Motorpflug-A.-G., Berlin, mit einem Aktienkapital von RM. 4,85 Mill. trennte ihre Motorradbauabteilung durch Umwandlung in die Stock-Motorrad-A.-G., Berlin, von der Muttergesellschaft ab, behielt jedoch deren gesamtes Kapital in Höhe von RM. 50 000.— im Eigenbesitz. Außerdem waren die beiden Gesellschaften, wie alle im Kahn-Konzern vereinigten Unternehmen, durch einen Interessengemeinschaftsvertrag untereinander eng verknüpft. Die durch die Form der Aktiengesellschaft dokumentierte Selbständigkeit der

Stock-Motorrad A.-G. war daher nur formell; tatsächlich war sie ein Bestandteil der Stock-Motorpflug A.-G., wurde von dieser kontrolliert und war wirtschaftlich durchaus von ihr abhängig. Die Schwierigkeiten, in welche sie bei dem Zusammenbruch des Kahn-Konzerns geriet, waren lediglich eine Folge des Abhängigkeitsverhältnisses von der durch die Zahlungsstockungen der ländlichen Abnehmerschaft insolvent gewordenen Stock-Motorpflug A.-G. und hatten nicht ihren Grund in der hiermit nur zufällig zeitlich zusammenfallenden Krisis in der Automobilindustrie. Um ein ungetrübtes statistisches Bild zu erhalten, erschien es daher geboten, die Stock-Motorrad A.-G. bei der zahlenmäßigen Erfassung nicht zu berücksichtigen.

Bei der Zubehörindustrie war eine besonders sorgfältige Auswahl der für die statistische Erfassung geeigneten Unternehmen erforderlich. Einerseits führte die — an anderer Stelle ausführlich gewürdigte — Tatsache, daß gegenwärtig noch etwa 60—75 % des für die Herstellung eines gebrauchsreifen Automobils erforderlichen Materials nicht vom Erbauer selbst hergestellt wird, sondern aus anderen, zum Teil selbständigen Industrien bezogen werden muß, zu der Forderung, diese im weitesten Maße zu berücksichtigen. Denn sofern diese Art von Unternehmen sich in der Hauptsache auf die Herstellung von nur in der Automobilfabrikation brauchbaren Zubehörteilen spezialisiert haben, ihre Existenzmöglichkeit also in hohem Maße abhängig ist von der Entwicklung, welche der das Endprodukt herstellende Industriezweig nimmt, sind sie zweifellos auch von der Statistik als Bestandteil der Automobilindustrie aufzufassen und entsprechend statistisch zu verwerten.

Diese Art von Unternehmen ist allerdings sehr gering. Denn es gibt relativ nur wenige, zur Zeit noch nicht von den Automobilfabrikanten selbst erzeugte Automobilbestandteile, die nicht auch, ohne oder doch nur durch geringfügige technische Variationen, für andere Zwecke als für die Ergänzung zum fertigen Kraftwagen oder Motorrad verwendbar wären. Akkumulatoren, Zünder, Dynamos, Scheinwerfer, die verschiedensten optischen und zahlreiche technische Instrumente werden in gleicher Weise wie für die Automobilerzeuger auch für andere Industriegruppen hergestellt.

Andererseits geht das Streben der Ersatzteilindustrie dahin, sich nicht durch die Einstellung auf einen einzelnen Industriezweig in Abhängigkeit von dessen Konjunkturschwankungen zu begeben, sondern durch möglichst große Umstellbarkeit ihrer Betriebe und umfangreiche Vielgestaltigkeit ihrer Erzeugnisse dem Bedarf auf den verschiedensten Marktgebieten entgegenzukommen und so für einen kontinuierlichen Absatz ihrer Produktion Sorge zu tragen.

Es war daher notwendig, bei der statistischen Erfassung der Zubehörindustrie, sofern sie sich mit der Herstellung von Automobilteilen aus Metall oder Holz befaßt, sich auf solche Werke zu beschränken, deren Zweck einwandfrei und

ausdrücklich nur oder doch zum größten Teil als der Belieferung der Automobilindustrie mit Ersatz- und Zubehörteilen dienend aus den Gesellschaftsverträgen erkennbar war. In Zweifelsfällen wurde grundsätzlich von einer Berücksichtigung abgesehen.

Um die zahlenmäßigen Ergebnisse der nach den oben ausgeführten Gedankengängen zu der Automobilindustrie zu zählenden Unternehmen möglichst zu erschöpfen, um andererseits die Entwicklung sowohl der eigentlichen Automobile bauenden Zweige dieser Industrie als auch der die Bestandteile zuführenden Unternehmen, ihre Verbundenheit untereinander und ihre Abhängigkeit voneinander zahlenmäßig zu belegen, wurden in einer Aufstellung die Bewegungen sämtlicher zur Automobilindustrie gehörigen Gesellschaften erfaßt. In drei anderen Tabellen soll die Entwicklung der eigentlichen Automobilindustrie, d. h. der das fertige Automobil an den Markt bringenden Gesellschaften, der die Zubehörteile aus Holz und Metall liefernden Unternehmen und schließlich derjenigen Gesellschaften getrennt erfaßt werden, welche die Gummiteile und Gummiersatzteile für das fertige Automobil herstellen.

* * *

Die Möglichkeit, das in der Automobilindustrie investierte Kapital zu untersuchen, wird durch die Freiheiten begrenzt, welche das Gesetz der Unternehmungsform gestattet.

Die offene Handelsgesellschaft sowie die Gesellschaft mit beschränkter Haftung sind, im Gegensatz zu der Aktiengesellschaft und der Kommanditgesellschaft auf Aktien, von dem Zwange befreit, in regelmäßigen Zeitabschnitten von der finanziellen Lage ihrer Gesellschaft öffentlich ein Bild in Form von Bilanzen zu geben. Der Einblick in die geschäftliche Tätigkeit und die Verfolgung insbesondere der finanziellen Entwicklung solcher Gesellschaften sind von zufälligen Äußerungen der Firmeninhaber oder ihrer Beauftragten abhängig. Sofern jedoch über den Status derartiger Gesellschaften Mitteilungen an die Öffentlichkeit dringen, verfolgen sie in der Regel bestimmte geschäftliche Zwecke und sind daher zum großen Teil subjektiv gefärbt. Außerdem erfolgen solche Veröffentlichungen nur unperiodisch und unvollständig.

Daher entbehren die von den offenen Handelsgesellschaften und den Gesellschaften mit beschränkter Haftung herausgegebenen Bekanntmachungen über Geschäftsergebnisse, da die Unternehmer von den ihnen durch das Gesetz gegebenen Freiheiten in weitestem Maße Gebrauch zu machen pflegen, der für die Geeignetheit zu statistischen Zwecken erforderlichen Klarheit und Lückenlosigkeit. Sie wurden daher bei der Aufstellung der vorliegenden Berechnung nicht mit berücksichtigt.

Wenn auch aus diesen Gründen führende Unternehmen der Automobilindustrie wie die Firmen Adam Opel und Gebr. Reichstein Brennabor-Werke nicht in die Reihe der in der Statistik untersuchten Gesellschaften mit aufgenommen werden konnten, so

ändert dieses nichts an dem Endergebnis, zu welchem die Aufstellung führt, und an der Richtung, welche sie für die Entwicklung der Automobilindustrie weist. Denn einmal ist die Anzahl dieser Gesellschaften im Vergleich zu der Zahl der erfaßten nicht sehr groß; zudem läßt sich aus den an anderer Stelle ausführlich dargelegten Gründen schließen, daß die Entwicklung dieser Unternehmen keine andere gewesen ist als diejenige der in dieser Aufstellung berücksichtigten Firmen; schließlich ist die juristische Form der weitaus bedeutendsten und meisten Gesellschaften die der Aktiengesellschaft.

Bei den Aktienunternehmen ist eine nahezu lückenlose Beobachtung möglich. Die Aktiengesellschaft ist zur regelmäßigen jährlichen Aufstellung einer Bilanz verpflichtet (§ 260, 2 HGB.). Sie muß auch bei Anlässen, die von Bedeutung für die finanzielle Situation dieser Gesellschaft sein können, Zwischenbilanzen aufstellen, so im Falle des § 240 HGB. bei Verlust von mehr als der Hälfte des Aktienkapitals, hat bei der Liquidation der Gesellschaft nach § 299 HGB. eine Liquidationseröffnungsbilanz aufzustellen. Die Bilanzgrundsätze schreibt der § 261 HGB. ausführlich vor. Außerdem sind sämtliche die Satzungen der Gesellschaft betreffenden Veränderungen registerpflichtig nach § 277 HGB., insbesondere solche über die Erhöhung (§ 284 HGB.) oder Herabsetzung (§ 289 HGB.) des Grundkapitals.

Wenn auch trotz dieser für die Aktionäre getroffenen Schutzbestimmungen den Aktienunternehmen noch gewisse Möglichkeiten gegeben sind, durch Schaffung stiller Reserven, durch erhöhte Abschreibungen, zu geringe Bewertung einzelner Posten oder andere Verschleierungsmaßnahmen ihre Bilanzen für ihre jeweiligen Zwecke bis zu einem gewissen Grade willkürlich aufzustellen, so erscheinen doch die rechtlichen Vorschriften, vor allem des § 314, mit seinen strengen Strafandrohungen für wissentlich unwahre Darstellungen über den Vermögensstand der Gesellschaft als genügend groß, um aus den vorliegenden Geschäftsergebnissen zahlenmäßig Schlußfolgerungen zuzulassen, welche dicht an die Wahrheitsgrenze heranreichen.

Das entbindet allerdings den Bilanzkritiker nicht von der Verpflichtung, die Bilanzen in jedem einzelnen Falle einer genauen Untersuchung zu unterziehen und durch Vergleichung mit den vorhergehenden Geschäftsergebnissen auffällige Veränderungen in den einzelnen Bilanzposten festzustellen und, falls dies nicht durch die in den Geschäftsberichten gegebenen Erläuterungen möglich ist, eine Erklärung hierfür mit den gegebenen Mitteln (durch Untersuchung der derzeitigen Konjunktur, Berichte und Prospekte der Gesellschaften selber, unter Umständen auch durch die Mitteilungen ihrer Konkurrenz) zu suchen. Der Hinweis auf solche Fälle ist jeweils im Text gegeben worden.

Über die Methode, mit welcher die Untersuchung der einzelnen Bilanzen vorgenommen wurde, ist folgendes zu bemerken:

Den Ausgangspunkt für die statistische Erhebung bildete das letzte Vorkriegsjahr. Hierunter wurde dasjenige Geschäfts- oder Berichtsjahr verstanden, dessen satzungsgemäßer Abschluß nicht in die Kriegsperiode fiel und dessen Ergebnisse der Generalversammlung noch vor Beginn des Krieges zur Genehmigung vorgelegt wurden. Bei Gesellschaften, deren Geschäftsjahr mit dem Kalenderjahr zusammenfällt, wurde der Abschluß mit dem Ende des Jahres 1913 als Ausgangspunkt genommen. Stimmte das Berichtsjahr nicht mit dem Kalenderjahr überein, so wurde als Kriegsbeginn der 1. August 1914 angesehen. Das letzte Vorkriegsjahr war demnach diejenige Berichtsperiode, deren Abschluß und deren Generalversammlungstermin in die Zeit vor dem August 1914 fielen.

Als Aktienkapital wurde nur das dividendenberechtigte Kapital aufgenommen, soweit es dem Kapitalmarkt zugeführt war. Vorratsaktien und Verwertungsaktien, die sich noch in den Händen der Gesellschaftsverwaltung befanden, wurden von dem auf der Passivseite ausgewiesenen nominellen Aktienkapital abgesetzt und nur das tatsächlich tätige Aktienkapital als solches ausgewiesen. Auch wurde der als Dividende zur Ausschüttung gelangende Betrag nur auf das tatsächlich begebene und dividendenberechtigte Kapital bezogen.

Vorzugsaktien wurden in der Statistik nicht als Aktienkapital behandelt. Einerseits befinden sich die Vorzugsaktien in den weitaus meisten Fällen in den Händen der Verwaltung oder im Besitz von dieser nahestehenden Persönlichkeiten. Außerdem hat die Vorzugsaktie nicht in erster Linie einen wirtschaftlichen Zweck, sondern sie wird in den meisten Fällen geschaffen, um einem bestimmten Kreise von Gesellschaftern oder den Verwaltungen selbst gewisse Rechte oder Vorrechte zu sichern. Die Vorzugsaktien wurden während der Inflationszeit besonders zahlreich emittiert, um der Invasion ausländischen Kapitals in die deutsche Volkswirtschaft vorzubeugen. Sie hatten nicht den Zweck, der Gesellschaft neues Betriebskapital zuzuführen, sondern sie sollten die Unabhängigkeit der Unternehmer von den Kapitalisten verbürgen und die Überfremdungsgefahr verhindern. Diese verwaltungstechnische oder juristische Bedeutung der Vorzugsaktie kommt in dem ihr eingeräumten Stimmrecht besonders deutlich zum Ausdruck. Wenn auch der gesamte Betrag des Vorzugsaktienkapitals im Verhältnis zum Gesamtkapital einer Unternehmung meistens sehr gering ist, so hat die Vorzugsaktie der Stammaktie gegenüber ein besonders privilegiertes, vielfaches Stimmrecht für eine Reihe von statutarisch festgelegten Fällen, die sich insbesondere auf verwaltungstechnische Maßnahmen beziehen, oder die besitzrechtliche Natur haben.

Der Charakter der Vorzugsaktie ist also überwiegend juristisch und hat wirtschaftlich so gut wie keine Bedeutung. Der auf sie entfallende Dividendenanteil pflegt geringer zu sein als die den Stammaktien gewährte Rente.

Es kommt hinzu, daß die Prioritätsaktien in zahlreichen Fällen nach der Stabilisierung der Währung wieder eingezogen oder in Stammaktien mit normalem Stimmrecht umgewandelt wurden oder daß das ihnen anhängende erhöhte Stimmrecht freiwillig, auf Veranlassung der Börsenzulassungsstellen oder durch gesetzliche Vorschriften annulliert oder reduziert wurde. Nur wenn sie in Stammaktien umgewandelt und außerdem dem Kapitalmarkt zugeführt worden waren, konnten die Vorrechtsaktien als investiertes Kapital aufgefaßt und in die Statistik mit aufgenommen werden.

Zu den Reserven wurden sämtliche Rücklageposten gerechnet, die nach ihrer Bestimmung und Bezeichnung als echte Reserven anzusehen sind. Hierzu gehören der gesetzliche Reservefonds, Agio-Reservefonds, freiwillige, statutengemäße, oder Spezialreservefonds, Reservefonds für zukünftige Dividendenausschüttungen, das Delkrederekonto und der Dispositionsfonds.

Während der Kriegsperiode haben viele der untersuchten Gesellschaften beträchtliche Abschreibungen auf ihre Anlagekonten vorgenommen. In manchen Fällen schrieben sie dieselben bis auf Mk. 1.— ab und begründeten diese Maßnahme mit der „übernormalen Anspannung ihrer Betriebe infolge der Produktionstätigkeit für Heereslieferungen", durch welche ihre Anlagen stark entwertet worden seien. Selbst Erweiterungsbauten und Neuanlagen standen häufig mit nur einer Mark zu Buche. So hatte die Daimler-Motoren-A.-G., Stuttgart, ihre Anlagen im Berichtsjahr 1913 mit Mk. 4,89 Mill. bewertet. Durch Neuanlagen erhöhte sich der bilanzmäßige Wert trotz reichlicher Abschreibungen auf Mk. 5,06 Mill. per Ende 1914 und auf Mk. 5,34 Mill. per Ende 1915, während sie in der Bilanz per Ende 1916 mit Mk. 1.— erscheinen. Im Berichtsjahr 1917 wurde ihr Wert mit Mk. 2,13 Mill. und 1918 mit Mk. 20,58 Mill. angesetzt. In der Goldmarkeröffnungsbilanz am 1. Januar 1924 wird der Wert der Anlagen mit RM. 21,45 Mill. angegeben. — Ähnlich verfuhren andere Gesellschaften.

Es ist dies zweifellos ein Beweis für eine übermäßig vorsichtig betriebene Bilanzierungspolitik. Diese Ansicht wird noch durch die Tatsache verstärkt, daß eine Reihe von Gesellschaften außer durch solche beträchtlichen Abschreibungen den Status ihrer Unternehmen noch dadurch verbesserte, daß Erneuerungs- oder Werkerhaltungsreserven oder Fonds „für Umstellung auf die Friedenswirtschaft" geschaffen wurden. Diese Konten wurden in solchen Fällen ebenfalls zu den echten Reserven gezählt.

Wohlfahrtsfonds, d. s. Unterstützungsfonds, Pensionsfonds, Arbeiter- und Angestellten-Fürsorge- oder -Versicherungsfonds u. ä. wurden nicht zu den echten Reserven gerechnet, da ihre Disponibilität durch den Charakter ihrer Bestimmung bereits gebunden ist und ihre Verwendung nicht dem Unternehmen zugute kommt. Zu dieser Auffassung berechtigt die Tatsache, daß die Unternehmen während der Kriegszeit für die Angehörigen ihrer

zur Fahne berufenen Angestellten und Arbeiter ebenso wie für diese selbst erhebliche Summen zu Unterstützungszwecken ausgeschüttet haben. Die zur Auszahlung gelangten Beträge waren fast bei allen Gesellschaften in den Geschäftsberichten gesondert angegeben und erreichten fast überall die Höhe der für Wohlfahrtszwecke in der Bilanz gemachten Rückstellungen. Demnach konnten solche Posten nicht etwa als verschleierte Reservedotierungen angesehen werden.

Wertpapiere und Beteiligungen wurden zu einem Posten zusammengezogen, weil die meisten Unternehmen die Gepflogenheit haben, ihren Besitz an Effekten nicht zu spezifizieren oder zwischen Beteiligungen und Wertpapieren einen Unterschied zu machen. Sofern Beteiligungen getrennt ausgewiesen oder überhaupt vorhanden waren, war ihr Wert häufig mit nur Mk. 1.— angegeben.

Aus den Geschäftsberichten konnte festgestellt werden, daß der Posten „Wertpapiere und Beteiligungen" während des Krieges sich fast ausschließlich aus gezeichneter oder angekaufter Kriegsanleihe zusammensetzte. Eine gegenseitige Interessenahme der Gesellschaften untereinander in Gestalt von Aktienaustausch bestand während der Vorkriegs- und Kriegsperiode so gut wie gar nicht. Die Gesellschaften arbeiteten getrennt voneinander, Tendenzen zur Gründung von Produktions-, Preis- oder Absatzvereinigungen, die gewöhnlich mit einer gegenseitigen Aktienübernahme verbunden sind, machen sich erst in der Nachkriegszeit bemerkbar.

Der Posten Vorräte enthält den Wert der in der Bilanz ausgewiesenen Halb- und Fertigfabrikate sowie den Bestand bei auswärtigen Lagerplätzen (in den eigenen Verkaufsstellen) und noch nicht abgerechnete Kommissionsware, sofern die letztere nicht in dem Posten Debitoren aufgeführt ist.

Unter die Anlagen wurden aufgenommen: Grundstücke, Gebäude, Maschinen und Arbeiter- und Angestelltenwohnhäuser. Es blieben unberücksichtigt: Werkzeuge, Geräte und Beförderungsmittel.

Als aufzunehmender Betrag bei den Obligationen und Hypotheken wurde diejenige Summe angesehen, welche bei dem Abschluß der Bilanz bereits begeben war und sich in Umlauf befand. War im Laufe des Bilanzjahres eine Tilgung der Schuldverschreibungen erfolgt, was in der Bilanz durch Absetzung des getilgten Betrages von dem Bestand zu Anfang des Bilanzjahres erkenntlich zu machen war — oder war in derselben Periode eine neue Hypotheken- oder Obligationenschuld durch Ausgabe der Papiere aufgenommen worden, so wurde der tatsächliche Umlaufsbestand in die Statistik aufgenommen.

Die Entwicklung, welche die Automobilindustrie an Hand der Kapitalinvestitionen seit dem Jahre 1913 durchgemacht hat, weisen die nachfolgenden Tabellen aus.

I. Automobilhersteller.

Jahr	Anzahl	Aktienkapital in Mill.	Reserven in Mill.	in % d. Aktienkap.	Unternehmungskap. (Spalte 3 u. 4) in Mill.	Anleihekapital (in Millionen)			Ges. investiertes Kapital (AK u. Leihkapital in Mill.	Dividende		Anlagen in Mill.	Vorräte in Mill.	Wertpapiere in Mill.	Vorräte und Wertpapiere	
						Obligationen	Hypothek.	insgesamt		in Mill.	in % d. A. K.				insgesamt in Mill.	in % d. A. K.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1913	22	85.0	32.83	38.6	117.8	15.53	4.83	20.36	105.4	7.39	8.7	55.31	83.64	4.78	88.42	104.0
1914	23	91.75	35.76	38.9	127.5	19.34	4.93	24.27	116.0	9.87	10.8	57.11	84.92	6.78	91.7	100.0
1915	25	100.1	44.19	44.1	144.2	18 23	3.26	21.49	121.6	13.0	13.0	55.79	76.53	36.69	103.22	103.1
1916	25	107.6	50.61	47.0	158.2	17.19	2.99	20.18	127.8	20.35	18 9	51.4	94.34	59.39	153.73	142.9
1917	30	149.1	58.69	39.3	207.8	16.97	3.86	20.83	169.9	31.65	21.2	65.37	152.55	82.2	234.75	157.4
1918	29	166.4	90.04	54.1	256.4	16.77	3.76	20.53	186.9	19.46	11.4	89.04	279.46	89.52	368.98	221.9
1919	30	216.2	98.84	45.7	315.0	37.47	5.39	42.86	259.0	18.96	8.8	112.4	345.21	66.55	411.76	190.5
1920	31	457.08	113.7	24.9	570.8	48.02	7.16	55.18	512.3	32.57	7.1	143.67	1.171.59	61.05	1.232.64	269.7
1921	39	1.020.7	258.45	25.3	1.279.1	104.3	7.54	111.84	1.132.5	1.121.14	109.8	195.87	1.442.9	49.0	1.491.9	146.2
1922	50	1.658.6	2.271.75	136.9	3.930.3	162.52	13.51	176.03	1.834.6	1.153.85	69.56	287.81	18.913.13	40.5	18.953.18	1.142.7
Goldmarkeröffnungsbilanz	71	256.54	42.27	16.5	298.8	4.1	0.9	5.0	261.5	—	—	166.56	136.75	12.19	148.94	57.8
1924	64	251.01	45.59	18.2	296.6	4.31	2.51	6.82	257.83	5.46	2.1	173.56	181.19	13.34	181.19	72.6
1925	55	253.72	51.87	20.4	305.59	10.73	3.25	13.98	267.7	5.11	2.0	177.83	230.24	12.87	243.11	95.8

II. Zubehör-Industrie.

Jahr	Anzahl	Aktienkapital in Mill.	Reserven in Mill.	in % d. Aktienkap.	Unternehmungskap. (Spalte 3 u. 4) in Mill.	Anleihekapital in Millionen			Ges. investiertes Kapital (AK u. Leihkapital) in Mill.	Dividende		Anlagen in Mill.	Vorräte in Mill.	Wertpapiere in Mill.	Vorräte u. Wertpapiere	
						Obligationen	Hypothek.	insgesamt		in Mill.	in % d. A. K.				insgesamt in Mill.	in % d. A. K.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1913	3	8.78	2.57	29.3	11.35	—	1.38	1.38	10.16	0.96	10.9	7.07	2.4	1.1	3.5	39.9
1914	4	9.28	2.21	23.8	11.49	—	1.42	1.42	10.7	1.13	12.2	7.22	2.93	2.07	5.0	53.9
1915	4	9.28	2.27	24.5	11.54	—	1.4	1.4	10.68	1.68	18.1	6.83	2.82	2.77	5.59	60.2
1916	4	9.28	2.86	30.8	12.14	—	0.94	0.94	10.82	1.26	13.6	6.38	4.27	5.16	9.43	101.6
1917	5	26.88	4.62	17.2	31.5	—	0.17	0.17	27.05	3.73	13.9	10.04	22.31	5.16	27.47	102.2
1918	5	26.88	8.06	30.0	34.94	—	—	—	26.88	2.08	7.7	13.65	26.74	16.84	43.58	162.5
1919	5	27.13	10.31	38.0	37.44	—	—	—	27.13	3.82	14.1	11.06	30.07	17.0	47.07	173.5
1920	5	36.38	10.15	27.9	46.53	12.0	—	12.0	48.38	6.19	17.0	15.14	79.33	18.33	97.66	268.7
1921	5	40.7	16.79	41.3	57.49	12.0	—	12.0	52.7	11.57	28.4	18.84	95.94	35.44	131.38	322.8
1922	8	142,0	158.81	108.8	200.81	45.04	0.65	45.69	187.69	346.35	243.9	99.24	1.335.53	21.74	1.357.27	955.9
Goldmark-eröffnungsbilanz	11	50.41	5.52	10.9	55.93	—	—	—	50.41	—	—	27.12	30.62	5.07	35.69	70.8
1924	12	54.71	5.52	10.1	60.23	—	0.2	0.2	54.91	3.91	7.1	26.28	36.66	7.86	44.52	81.4
1925	12	63.36	13.72	21.7	77.08	0.53	0.07	0.6	63.99	4.19	6.6	36.8	50.94	9.97	60.91	96.1

III. Gummi-Industrie.

Jahr	Anzahl	Aktienkapital in Mill.	Reserven in Mill.	in % des Aktienkap.	Unternehmungskap. (Sp. 3 u. 4) in Mill.	Anleihekapital in Millionen			Ges. investiertes Kapital (AK u. Leihkapital) in Mill.	Dividende		Anlagen in Mill.	Vorräte in Mill.	Wertpapiere in Mill.	Vorräte u. Wertpapiere	
						Obligationen	Hypothek.	insgesamt		in Mill.	in % d. A. K.				insges. in Mill.	in % d. A. K.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1913	7	41.0	29.74	72.5	70.74	30.38	—	30.38	71.38	7.95	19.4	30.15	27.17	4.56	31.73	77.5
1914	7	41.0	33.62	82.0	74.62	11.9	—	11.9	52.9	6.03	14.7	31.0	27.53	5.42	32.95	80.4
1915	7	41.0	34.09	83.1	75.09	10.04	—	10.04	51.04	6.7	16.4	28.56	16.43	25.88	42.31	104.2
1916	7	39.47	39.78	100.7	52.25	28.23	—	28.23	67.7	7.05	17.9	26 52	16.84	43.78	60.62	153.6
1917	7	39.1	41.5	106.1	80.6	9.0	—	9.0	48.1	7.76	19.9	22.9	15.38	56.73	72.11	184.6
1918	7	39.0	42.1	107.7	81.1	7.64	2.83	10.47	49.47	8.19	21.0	25.92	23.96	57.96	81.92	210.1
1919	7	39.3	41.21	104 9	80.51	6.89	2.01	8.9	48.2	8.6	21.8	25.47	76.61	29.06	105.67	268.8
1920	8	101.0	98.01	97.4	199.01	10.04	3.06	13.1	114.1	25.38	25.1	27.54	322.62	24.44	347.06	343.6
1921	8	153.5	164.89	107.4	318.39	9.51	4.02	13.53	167.03	47.72	31.2	46.25	504.17	25.87	530.04	345.3
1922	8	640.8	2.062.88	3219.2	2.703.68	11.7	4.2	15.9	656.7	700.65	109.3	41.02	8.146.84	84.51	8.231.35	1284.1
Goldmark-eröffnungsbilanz	8	57.84	6.68	11.6	64.52	0.39	0.36	0.75	58.59	—	—	44.67	23.2	4.95	28.15	48.7
1924	8	60.1	6.92	11.5	67.02	0.39	1.64	2.03	61.74	3.92	6.5	44.14	34.46	5.6	40.06	66.7
1925	8	67.1	8.86	13.2	75.96	1.99	0.33	2.32	69.42	5.41	8.1	45.96	52.43	4.59	57.02	84.9

IV. Gesamte Automobil-Industrie.

Jahr	Anzahl	Aktienkapital in Mill.	Reserven in Mill.	in % d. Aktienkap.	Unternehmungskap. (Spalte 3 u. 4) in Mill.	Anleihekapital in Millionen			Ges. investiertes Kapital (AK u. Leihkapital) in Mill.	Dividende		Anlagen in Mill.	Vorräte in Mill.	Wertpapiere in Mill.	Vorräte u. Wertpapiere	
						Obligationen	Hypothek.	insgesamt		in Mill.	in % d. A. K.				insges. in Mill.	in % d. A. K.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1913	32	134.78	65.14	48.3	199.92	45.91	6.21	52.12	186.9	16.3	12.1	92.53	103.21	10.44	113.65	84.3
1914	34	142.03	71.59	50.4	213.62	31.24	6.35	37.59	179.62	17.03	12.0	95.33	115.38	14.27	129.65	91.3
1915	36	150.38	80.55	53.6	230.93	28.27	4.66	32.93	183.31	21.38	14.2	91.18	95.78	65.34	161.12	107.1
1916	36	156.35	93.25	59.6	249.6	45.42	3.93	49.35	205.7	28.66	18.3	84.3	115.45	108.33	223.78	143.1
1917	42	215.08	104.81	48.7	319.89	25.97	4.03	30.0	245.08	43.14	20.1	98.31	190.24	144.11	334.35	155.5
1918	41	232.38	140.74	60.6	373.12	24.41	6.59	31.0	263.38	29.73	12.8	128.61	330.16	164.32	494.48	212.8
1919	42	282.63	150.36	53.2	432.99	44.36	6.4	50.4	333.03	31.33	11.1	148.93	451.89	112.61	564.5	199.7
1920	44	594.46	221.86	37.3	816.32	60.06	10.22	70.28	664.74	64.24	10.8	186.35	1.573.54	103.82	1.677.36	282.3
1921	52	1.214.9	440.13	36.3	1.655.03	125.81	11.56	137.37	1.352.27	1.180.43	97.2	260.96	2.043.54	110.31	2.154.85	177.4
1922	66	2.441.4	4.493.44	184.1	6.934.84	219.26	18.36	237.62	2.679.02	2.200.85	90.1	428.07	28.395.54	146.75	28.542.29	1.169.1
Goldmarkeröffnungsbilanz	90	364.79	54,47	14.9	419.26	4.49	1.46	5.95	370.74	—	—	238.35	190.57	22.21	212.78	58.4
1924	83	365.82	58.03	15.9	423.85	4.7	4.17	9.05	364.48	13.29	3.6	243.98	252.31	26.8	265.77	72.8
1925	75	384.18	74.45	18.3	458.65	13.25	3.65	16.9	401.08	14.71	3.8	260.59	333.61	27.43	361.04	96.5

Der Zweig, der sich mit der Herstellung von Karosserien und fertigen Automobilen befaßt, hatte im Jahre 1913 ein Aktienkapital von 85,0 Mill. Mark, auf welches eine Dividende von 7,39 Mill. Mark ausgeschüttet wurde. Dies bedeutet eine Rente von 8,7 %. Die Reserven betrugen 32,83 Mill. Mark oder 38,6 % des Grundkapitals. Das Unternehmungskapital (Aktienkapital plus Reserven) stellte sich auf 117,8 Mill. Mark, während das Leihkapital (Obligationen plus Hypotheken) 20,36 Mill. Mark oder 24,0 % des Aktienkapitals ausmachte.

Die Anlagen der Gesellschaften hatten einen bilanzmäßigen Wert von 55,31 Mill. Mark oder 65,1 % des Aktienkapitals. Der Wert der Vorräte belief sich auf 83,64 Mill. Mark oder fast 100 % des Grundkapitals, während Wertpapiere und Beteiligungen nur 4,78 Mill. Mark oder 5,6 % des Grundkapitals ausmachten. Die Inanspruchnahme des Kapitalmarktes durch die Form der Aktie, der Hypothek und der Obligation war in Höhe von rund 105,4 Mill. Mark erfolgt.

Vergleicht man den Stand dieses Zweiges der Automobilindustrie im letzten Friedensjahre mit den Erhebungen, welche das Statistische Reichsamt in seinen Ergänzungsheften der Vierteljahreshefte zur Statistik des Deutschen Reiches[1]) über die Bewegung des in Gestalt von Aktienkapital in der deutschen Wirtschaft investierten Kapitals anstellt, so ergibt sich, daß die Rente, welche von der Automobilindustrie auf das Aktienkapital ausgeschüttet wurde, die gleiche Höhe aufweist, welche die vom Statistischen Reichsamt erfaßten Gesellschaften erwirtschaftet hatten. Sie betrug auch hier 8,74 % des eingezahlten Aktienkapitals. Es sei hierzu bemerkt, daß das Statistische Reichsamt bei seinen Untersuchungen nur solche Gesellschaften berücksichtigt hat, die während der Berichtsperiode wirklich tätig waren, d. h. es wurden diejenigen Unternehmen ausgeschaltet, die in Konkurs geraten waren, sich in Liquidation befanden oder die Liquidation beschlossen hatten. Da das Kapital solcher Gesellschaften, wenn es nicht gänzlich verloren geht, in der Regel keine Rente mehr abzuwerfen pflegt, so würde, bei einer Einbeziehung des Gesamtbetrages in die dividendenberechtigte Kapitalsumme, die erwirtschaftete Rente voraussichtlich etwas ungünstiger ausgefallen sein. Zum mindesten aber ergibt der Vergleich, daß die Automobilfertigindustrie, was ihre Rentabilität anbelangt, im letzten Vorkriegsjahre sich auf der Höhe des Durchschnittes befand, welcher sich für die Rentabilität des gesamten in der deutschen Volkswirtschaft in Gestalt von Aktien investierten Kapitals errechnen ließ.

Während also die Rente, die das investierte Aktienkapital abwarf, eine durchaus normale war, ist es auffallend, daß

---

[1]) Die Geschäftsergebnisse der Deutschen Aktiengesellschaften in den Jahren 1907/08 bis 1916/17, Heft II der „Vierteljahreshefte zur Statistik des Deutschen Reiches", Jahrg. 1918.

die Reserven der untersuchten Gesellschaften 38,6 % des eingezahlten Aktienkapitals betrugen, wohingegen die Reserven der vom Statistischen Reichsamt untersuchten Unternehmen nur 24,44 % des eingezahlten Kapitals ausmachten.

Bei der Gruppe der Zubehörindustrie lagen die Verhältnisse ähnlich günstig. Zwar war der Bestand an Reserven nicht ganz so hoch wie bei der ersten Gruppe, doch war er mit 29,3 % auf das Grundkapital immer noch um 4,9 % höher als bei den vom Statistischen Reichsamt erfaßten Gesellschaften. Dagegen betrug die Rente, welche diese Gruppe für das Aktienkapital von 8,78 Mill. Mark erwirtschaftete, mit 10,9 % noch 2,2 % mehr als die Rente, die sowohl die erste Gruppe als auch die Gesellschaften des Statistischen Reichsamts abwarfen.

Bei der Gummiindustrie, sofern sie, als für die Automobilindustrie tätig, auch als Bestandteil der Automobilindustrie aufgefaßt wurde, lagen die Verhältnisse noch günstiger. Während auf ein Aktienkapital von 41,0 Mill. Mark eine außergewöhnlich hohe Dividende von 7,95 Mill. Mark oder 19,4 % ausgeschüttet werden konnte, war der Bestand an Reserven 29,74 Mill. Mark oder 72,5 % des eingezahlten Aktienkapitals. Die Anlagen standen mit 30,15 Mill. Mark oder 73,5 % vom Aktienkapital und die Vorräte mit 27,17 Mill. Mark oder 66,3 % vom Aktienkapital zu Buche.

Auffallend ist hier auch der relativ hohe Betrag der Wertpapiere und Beteiligungen in Höhe von 4,56 Mill. Mark oder 11,1 % des Aktienkapitals. Im Gegensatz zu den anderen Gruppen war die Gummiindustrie bereits vor dem Kriege zu einer starken Vereinigung zusammengeschlossen, welche die größten Gummifabriken umfaßte, und es ist anzunehmen, daß sich der hohe Bestand an Effekten zum größten Teil durch die Vornahme einer gegenseitigen Interessenahme vermittels Aktienaustausch erklären läßt.

Der Status der gesamten Automobilindustrie, wie er sich durch die Zusammenfassung aller drei Gruppen darstellt, ist folgender:

Im letzten Friedensjahre arbeiteten die beobachteten Gesellschaften der deutschen Automobilindustrie mit einem Gesamtaktienkapital von 134,78 Mill. Mark, zu welchem noch das langfristige Leihkapital an Obligationen und Hypotheken in Höhe von 52,12 Mill. Mark hinzuzurechnen ist, so daß eine Beanspruchung des Kapitalmarktes mit insgesamt 186,9 Mill. Mark stattgefunden hatte.

Die Automobilindustrie war in der Lage, außer der feststehenden Verzinsung auf das Anleihekapital eine Rente von 12,9 % für das Aktienkapital zu erwirtschaften und hatte sich im letzten Friedensjahr eine Reserve von 65,14 Mill. Mark oder 48,3 % des Aktienkapitals geschaffen. Das Unternehmungskapital in Höhe von 252,04 Mill. Mark verzinste sich mit 6,5 %. Der Wert der Vorräte betrug 113,21 Mill. Mark oder 83,9 %, der Wert der

Beteiligungen und Wertpapiere 10,44 Mill. Mark oder 7,7 % und der Wert der Anlagen 92,53 Mill. Mark oder 69,4 % des Aktienkapitals.

Die Automobilindustrie befand sich also vor dem Kriege in einer durchaus gesunden Entwicklung, die, als Ganzes gesehen, über dem Durchschnitt sämtlicher Wirtschaftszweige der deutschen Volkswirtschaft, sofern sie aktienmäßig erfaßt werden konnten, lag. Die Dividende, die sie abwarf, war um 47,6 % höher, die Reserven, die sie besaß, waren um 98,0 % größer als die entsprechenden Posten bei den vom Statistischen Reichsamt untersuchten Gesellschaften.

Die Entwicklung im Kriege zeigt eine ständige Aufwärtsbewegung. Schon das erste Kriegsjahr erbrachte für die Automobil-Fertigindustrie auf das erhöhte Kapital von 91,75 Mill. Mark eine Dividende von 9,87 Mill. Mark oder 10,8 %, während die Reserven auf 35,76 Mill. Mark oder 38,9 % des Aktienkapitals erhöht werden konnten. Das Unternehmungskapital verzinste sich im gleichen Zeitraum mit 7,7 %.

Die Dividende, welche das Statistische Reichsamt für die von ihm erfaßten Unternehmen errechnete, betrug in der Vergleichsperiode 8,1 % auf das eingezahlte Aktienkapital. Die Reserven dieser Gesellschaften zeigen ebenso wie bei der Automobilindustrie nur eine geringe Steigerung auf 25,2 % oder um 0,8 %.

Während also der Beginn des Krieges die Rentabilität der Unternehmen der gesamten Volkswirtschaft herabdrückte, erhöhte er sie bei der Automobil-Fertigindustrie.

Auch die Zubehörindustrie konnte ihre Dividende im ersten Kriegsjahr erhöhen. Hier beträgt die Zunahme gegenüber der im letzten Jahre ausgeschütteten Dividende 1,7 % und gegenüber der Rechnung des Statistischen Reichsamtes sogar 4,1 %. Allerdings geschah die Erhöhung der Dividende auf Kosten der Reserven, die von 2,57 Mill. Mark auf 2,21 Mill. Mark oder um rund 8,5 % herabsanken, so daß ihr relativer Anteil am Kapital sogar geringer war als der vom Statistischen Reichsamt festgestellte.

Die Gummiindustrie warf im gleichen Zeitraum eine gegen das Vorjahr um 4,7 % niedrigere Dividende von 14,7 % auf das gleiche Aktienkapital aus. Berücksichtigt man, daß sie dafür ihre Reserven von 29,74 Mill. Mark um 3,88 Mill. Mark oder auf 82 % des Aktienkapitals gegen 72,5 % im Vorjahr erhöhen und ihre Obligationenschuld von 30,38 Mill. Mark um 18,48 Mill. Mark auf 11,9 Mill. Mark herabsetzen konnte, so kommt man zu dem Schluß, daß auch für diesen Zweig der Automobilindustrie das erste Kriegsjahr außerordentlich günstig verlaufen ist.

Faßt man nun das Ergebnis aller drei Gruppen zusammen, wie es die Tabelle IV zeigt, so stellt sich der Status der beobachteten für die Automobilherstellung tätigen Gesellschaften folgendermaßen dar:

Nachdem bereits das letzte Vorkriegsjahr die Automobilindustrie im Stadium einer äußerst günstigen Entwicklung und

einer starken Aufwärtsbewegung gezeigt hatte, wurde diese Entwicklung auch im ersten Kriegsjahr fortgesetzt. Der Beginn des Krieges und sein Verlauf brachten für die gesamte Volkswirtschaft einen Konjunkturrückgang, der einerseits in dem gänzlichen Mangel oder der schwierigen Beschaffung der für die Herstellung der Fertigfabrikate erforderlichen Rohstoffe, andererseits in der Abnahme der Konsumentenschaft — der großen Zahl der Heeresangehörigen — und in der verringerten Kaufkraft der Konsumentenschaft und schließlich in dem bei Eintritt des Krieges eingeführten Rationierungssystem, das den Bedarf künstlich beschränkte, begründet war. Für die Automobilindustrie dagegen bedeutete der Krieg den Beginn einer Blüteperiode, welche während der ganzen Epoche anhielt.

Eine Erklärung für diese Feststellung entspringt der Tatsache, daß als Hauptabnehmer der Automobilindustrie die Heeresverwaltung mit ihrem umfangreichen Bedarf auftrat. Aus den Geschäftsberichten der untersuchten Gesellschaften geht immer wieder hervor, daß jedes nur irgendwie leistungsfähige Unternehmen „bis zur Grenze der Leistungsfähigkeit" mit der Ausführung von Heeresaufträgen beschäftigt war. Nicht nur war der große Bedarf der Heeresverwaltung an Kraftwagen zu decken, sondern auch die besonders in der ersten Kriegszeit stark strapazierten Wagen mußten wieder in Stand gesetzt werden.

Wie stark das Bedürfnis der Heeresverwaltung an Kraftwagen während des Krieges war, ergibt sich schon aus dem Umstand, daß die Automobilfabriken in mehreren Fällen umfangreiche Erweiterungs- und Neubauten mit finanzieller Unterstützung der Heeresverwaltung vornehmen mußten, um die Leistungsfähigkeit ihrer Fabriken zu erhöhen.

Da der Staat als Großabnehmer gute Preise für die Kraftwagen zahlte, so ist es erklärlich, daß die Automobilindustrie während der Kriegszeit mit ihren Fabrikaten große Gewinne erzielte. Eine Betrachtung der Tabellen möge dies belegen.

Die Gruppe der Automobilhersteller vermehrte sich von 1914 bis 1918 von 23 auf 29 Unternehmen, deren Aktienkapital im letzten Kriegsjahre 166,4 Mill. Mark insgesamt oder 195,8 % gegenüber dem Stande von 1913 betrug. Das Aktienkapital hatte sich also in der Kriegsperiode fast verdoppelt. Durchschnittlich entfielen auf eine Gesellschaft im Jahre 1913 3,87 Mill. Mark, im Jahre 1918 5,74 Mill. Mark. Hieraus geht hervor, daß der Zuwachs an Kapital nicht in der Hauptsache durch den Hinzutritt neuer Gesellschaften, sondern zum größten Teil durch die Kapitalserhöhungen der bestehenden Unternehmen entstanden war. Und in der Tat konnten einige Unternehmen ihr Grundkapital während der Kriegszeit beträchtlich erhöhen; so die Adlerwerke Kleyer von 13,0 Mill. Mark im Jahre 1913 auf 18 Mill. Mark im Jahre 1918, die Daimler-Motoren-A.-G. von 8,0 Mill. Mark im

Jahre 1913 auf 32,0 Mill. Mark im Jahre 1917 und die Horchwerke von 3,0 Mill. Mark im Jahre 1913 auf 4,5 Mill. Mark im Jahre 1917.

Die Dividenden, welche in der Kriegszeit herausgewirtschaftet werden konnten, bewegten sich ebenfalls in aufsteigender Linie. Bereits 1915 wurden 13 %, 1916 18,9 % und 1917 sogar 21,2 % Dividende auf das Aktienkapital ausgeschüttet. Im Jahre 1918 sank der Satz der Dividende plötzlich auf 11,4 % herab. Eine Erklärung hierfür bieten die durch die Revolution geschaffenen unsicheren Verhältnisse, welche die Unternehmen veranlaßten, eine vorsichtige Dividendenpolitik zu betreiben. Daß aber auch im Jahre 1918 die Konjunktur für die Automobile herstellende Industrie ebenso günstig war wie in den vergangenen Jahren, beweist die Höhe der Reserven, welche mit 90,04 Mill. Mark im Verhältnis zum Aktienkapital 54,1 % betrugen.

Nur im Jahre 1917, als die Dividende mit 31,65 Mill. Mark 21,2 % betrug, zeigen die Reservedotierungen gegenüber den vorhergehenden Jahren einen auffälligen Rückgang. Sie betragen für diese Berichtsperiode nur 39,3 % des Aktienkapitals, während sie in den Jahren 1915 auf 44,1 % und 1916 auf 47,0 % des Aktienkapitals angewachsen waren. Hieraus geht hervor, daß die Gesellschaften die Geschäftslage als so günstig ansahen, daß sie zur Ausschüttung eines höheren Gewinnanteils selbst einen Teil ihrer Rückstellungen angreifen konnten.

Parallel mit der Erhöhung des Aktienkapitals während des Krieges laufen die Erweiterungen und der Ausbau der einzelnen Unternehmen. Der Posten Anlagen, der im Berichtsjahr 1913 mit 55,31 Mill. Mark insgesamt bewertet war, wird für das Berichtsjahr 1918 mit 89,04 Mill. Mark ausgewiesen. Sie hatten demnach einen bilanzmäßigen Wert von 55,5 % des Aktienkapitals, während ihr Wert für das Berichtsjahr 1916 mit nur 51,4 Mill. Mark angegeben war.

Die Bewertung der Anlagen seitens der Unternehmer ist allerdings fast durchweg außerordentlich vorsichtig erfolgt. In zahlreichen Geschäftsberichten aus der Kriegszeit findet sich der Passus, daß „infolge der übermäßigen Anspannung der Betriebe" eine starke Abnutzung der Anlagen erfolgt sei, die zu Sonderabschreibungen Veranlassung gegeben hätte. Mehrere Gesellschaften, darunter u. a. die Daimler-Motoren-A.-G., schrieben ihre ehedem hoch bezifferten Anlagen sogar auf Mk. 1.— ab. Zweifellos war diese Bewertung der teilweise recht jungen Anlagen übertrieben vorsichtig. Zum mindesten aber wurden durch derartige Manipulationen ganz erhebliche stille Reserven geschaffen.

Bemerkenswert ist das Anschwellen des Postens Wertpapiere und Beteiligungen. Es konnte bereits zu Anfang dieses Abschnittes darauf hingewiesen werden, daß der größte Teil der auf dem Effektenkonto verbuchten Papiere sich aus frei-

willig oder zwangsweise gezeichneter oder angekaufter Kriegsanleihe zusammensetzt. Der bilanzmäßige Wert des Effektenbestandes war von 4,78 Mill. Mark im Jahre 1913 auf 89,52 Mill. Mark im letzten Kriegsjahr angestiegen, d. h. er hatte sich mehr als verzwanzigfacht und betrug wenig mehr als die Hälfte des Aktienkapitals.

Auch der Wert der Vorräte erfuhr eine bedeutende Zunahme. Er stieg von 83,64 Mill. Mark im Jahre 1913 auf 279,46 Mill. Mark im Jahre 1918, betrug somit fast 170 % des Grundkapitals.

Eine ähnliche Entwicklung wie der Automobile herstellende Zweig machte die Zubehörindustrie durch. Deren Aktienkapital stieg von 8,78 Mill. Mark im Jahre 1913 auf 26,88 Mill. Mark im Jahre 1918, d. h. es hatte sich im Laufe des Krieges verdreifacht. Die Reserven erreichten allerdings, auf das Aktienkapital bezogen, nicht die gleiche Höhe wie bei der ersten Gruppe der untersuchten Gesellschaften. Nachdem sie im Jahre 1914 im Verhältnis zum Vorjahre von 29,3 % auf 23,8 % des Aktienkapitals gesunken waren, vergrößerten sie sich 1915 auf 24,5 %, um im Jahre 1916 mit 30,8 % des Aktienkapitals den höchsten Stand während der Kriegsperiode zu erreichen. Ihren Tiefstand hatten sie im Jahre 1917 mit 17,2 % des Aktienkapitals und erholten sich im darauf folgenden Jahre auf 30,0 % des Aktienkapitals.

Es ist bemerkenswert, daß sowohl bei der erst besprochenen Gruppe als auch bei der Zubehörindustrie der Posten der Reserven im Jahre 1917 gegenüber dem Vorjahre einen starken Rückgang aufweist, wohingegen die Dividende bei beiden Gruppen erhöht wird.

Während der Bilanzwert der Effekten bei der Zubehörindustrie im Jahre 1918 etwa das Sechzehnfache des Standes von 1913 ausmachte, hatte sich der Wert der Vorräte mehr als verzehnfacht. Auf das Aktienkapital bezogen, betrugen Vorräte plus Wertpapiere 162,5 %.

Die Gummiindustrie, soweit sie in der Betrachtung als ein Zweig der zur Automobilindustrie gehörigen Unternehmen gezählt wurde, machte eine ähnlich günstige Entwicklung während des Krieges durch wie die beiden anderen Gruppen. Allerdings erfuhr sie keine Kapitalerhöhungen, ihr Gesamtkapital war im Gegenteil im Jahre 1918 im Verhältnis zu 1913 um 2,0 Mill. Mark geringer. Diese Tatsache erfährt ihre Erklärung dadurch, daß eine der beobachteten Gesellschaften ihr Grundkapital mehrfach durch Rückkauf von Aktien verringert hat.

Die Dividende, welche die Unternehmen abwarfen, sank im ersten Kriegsjahr auf 14,7 % gegen 19,4 % im Jahre 1913 und stieg von da ab ständig, bis sie im Jahre 1918 21,0 % des Aktienkapitals ausmachte. Im Gegensatz zu den beiden anderen Gruppen hatten die durch die Staatsumwälzung im Jahre 1918

hervorgerufenen unsicheren Verhältnisse keinerlei Einfluß auf die Dividendenpolitik der Unternehmen.

Dies wird begreiflich, wenn man sich die Entwicklung der Reserven vor Augen hält. Diese hatten bereits im Jahre 1913 72,5 % des Aktienkapitals betragen, erreichten im ersten Kriegsjahre 82,0 % und waren gegen Ende des Krieges sogar auf 107,7 % des Aktienkapitals gestiegen. Allein der hohe Bestand an Reserven hätte schon genügt, um selbst größere Erschütterungen erfolgreich aufzufangen, so daß sich die Gummiindustrie bei der Ausschüttung ihrer Dividenden keine Beschränkungen aufzuerlegen brauchte.

Wie bei den anderen beiden Gruppen zeigt auch hier das Effektenkonto in der Kriegszeit eine auffällige Steigerung mit einem fast dreizehnfach höheren Werte gegen das letzte Vorkriegsjahr, während der Wert der Vorräte um 3,21 Mill. Mark geringer eingesetzt ist und auch die Anlagen von 30,15 Mill. Mark in 1913 auf 25,92 Mill. Mark in 1918 herabgesunken sind.

Die statistische Erhebung für die Entwicklung der gesamten Automobilindustrie im Kriege, soweit sie nach den im Anfang des Kapitels gegebenen Erläuterungen erfaßt wurde, ergibt das folgende Bild:

Während im letzten Friedensjahre 32 Gesellschaften mit einem Aktienkapital von 134,78 Mill. Mark als in der Automobilindustrie tätig festgestellt wurden, hatte sich ihre Anzahl bei Ausgang des Krieges auf 41 Unternehmen mit einem Gesamtkapital von 232,38 Mill. Mark erhöht. Im Durchschnitt entfiel auf eine Gesellschaft im Jahre 1913 ein Aktienkapital von 4,2 Mill. Mark, im Jahre 1918 von 5,7 Mill. Mark. Das Aktienkapital hatte sich gegenüber dem Friedensstande um 72,5 % erhöht, dagegen war das Anleihekapital um eine Summe von 21,12 Mill. Mark oder um 41,5 % getilgt worden. Das gesamte in Gestalt von Aktienkapital, Obligationen und Hypotheken investierte Kapital betrug am Ende des Krieges 263,38 Mill. Mark gegen 186,9 Mill. Mark im Jahre 1913, hatte somit eine Zunahme von 40,9 % erfahren.

Die Höherbewertung der Anlagen beträgt für das Jahr 1918 gegenüber dem letzten Vorkriegsjahre nur 38,9 %, ihr bilanzmäßiger Wert würde die Erhöhung des Aktienkapitals um 72,5 % für den gleichen Zeitraum nicht rechtfertigen, wenn nicht, wie bereits zu Anfang dieses Kapitels ausgeführt, die Bilanzpolitik fast sämtlicher Unternehmen dahin gezielt hätte, ihre Anlagen über ihre tatsächlich erfolgte Überanspannung und die damit verbundene übermäßige Abnutzung hinaus mit Ziffern anzusetzen, welche beträchtlich unter dem tatsächlichen Werte lagen, den die teilweise jungen und — damals noch — modernen Anlagen zum Zeitpunkt der Bilanzierung besaßen. Auf die Bilanzpraxis der Daimler-Motoren A.-G., deren Beispiel als typisch auch für die

Gepflogenheit der anderen Unternehmen angesehen werden kann, wurde bereits hingewiesen; sie bewertet ihre Anlagen 1913 mit 4,89 Mill. Mark, 1918 mit 20,58 Mill. Mark, d. h. dem 4,2 fachen, dagegen bekundet sie selbst, daß „sich während des Krieges der Betrieb auf das Sechsfache vergrößert hatte.“ [1]) Eine andere Gesellschaft bewertete ihre im Jahre 1913 mit 11,83 Mill. Mark angesetzten Anlagen im Jahre 1914 mit 12,2 Mill. Mark, 1915 mit 9,46 Mill. Mark, 1916 mit 6,55 Mill. Mark, 1917 mit 8,12 Mill. Mark. Das Aktienkapital, das bis dahin 13 Mill. Mark betragen hatte, wurde für das Jahr 1918 mit 18 Mill. Mark angesetzt, während die Anlagen für den gleichen Zeitraum mit nur 8,30 Mill. Mark bewertet werden. Auch diese Gesellschaft hatte in ihren Bilanzen für die einzelnen Geschäftsjahre auf ihren Anlagekonten beträchtliche Zugänge ausgewiesen, deren Wert sie jedoch gleichzeitig durch Abschreibungen wieder reduzierte, die noch weit über den Wert der Neuanlagen hinausgingen.

Ist auch eine Erfassung der tatsächlichen Wertzunahme der Anlagen während des Krieges infolge der geschilderten Bilanzpraxis der Gesellschaften und wegen des Mangels anderer Quellen nicht möglich, so geht man doch mit der Behauptung nicht fehl, daß die Erweiterungen, die die Unternehmen in dieser Periode vorgenommen haben, bedeutend größer gewesen sind, als sie wertmäßig in den Bilanzen erscheinen, und daß durch die geringe Wertansetzung sehr hohe stille Reserven geschaffen wurden, die erst zu einem späteren Zeitpunkt, nämlich bei der Goldmarkeröffnungsbilanz, infolge der strengen Vorschriften für die Umstellung teilweise in Fortfall kommen und Rückschlüsse auf die früher vorgenommenen Erweiterungen zulassen.

Daß der Krieg für die Automobilindustrie eine Periode glänzender Konjunktur gewesen ist, beweisen sowohl die Posten Dividenden und Reserven als auch die Posten Vorräte und Wertpapiere.

Die Reserven erfuhren während der Kriegsjahre eine dauernde Steigerung, die nur im Jahre 1917 unterbrochen wurde. Lagen sie schon im letzten Friedensjahre bedeutend über dem Durchschnitt des vom Statistischen Reichsamt festgestellten Prozentsatzes für die Reserven aller Wirtschaftszweige der deutschen Volkswirtschaft, soweit sie von dieser Stelle erfaßt waren, so machten sie bereits im Jahre 1914 mit 50,4 % des Aktienkapitals fast das Doppelte der Rücklagen aus, die das Statistische Reichsamt mit 25,17 % errechnete und betrugen für das Geschäftsjahr 1918 sogar 60,6 % des Grundkapitals.

Auch die Dividende ist ständig im Steigen begriffen. Von 12,1 % im Jahre 1913 sank sie allerdings im ersten Kriegsjahr um 0,1 %, erhöhte sich dann aber bereits im Jahre 1915 auf

[1]) 40 Jahre Daimler-Motoren, ein Beitrag zur Geschichte des Automobils, Daimler-Motoren-Gesellschaft 1923, S. 24.

14,2 % und erreichte im Jahre 1917 die beachtenswerte Höhe von 20,1 % auf das Aktienkapital, um jedoch im letzten Kriegsjahr mit einem erheblichen Sprung wieder auf 12,8 % oder ungefähr auf die im letzten Friedensjahr gezahlte Dividende zu sinken.

Dieser plötzliche Sturz der Rente um 7,9 % ist aber nicht die Folgeerscheinung einer verschlechterten Konjunktur, sondern sie ist bedingt durch die in diesen Zeitraum bereits hineinreichende unsichere politische Lage. Die meisten Gesellschaften hielten ihre Generalversammlungen erst nach der Revolution und während der Waffenstillstandsverhandlungen, deren schwere Bedingungen bereits bekannt waren, ab und zogen es vor, an Stelle einer hohen Dividendenausschüttung, zu welcher das Geschäftsergebnis des Jahres 1918 an sich noch berechtigt hätte, ihre Reservefonds zu stärken, um gegen unvorhergesehene Ereignisse gewappnet zu sein.

Bis zu einem gewissen Grade können auch die Wertpapiere als Reserven angesehen werden. Es wurde bereits darauf hingewiesen, daß in dem Posten Wertpapiere und Beteiligungen bei fast allen Gesellschaften nur geringfügige Bestände an Aktien anderer Gesellschaften vorhanden waren — die zumeist noch dazu mit nur Mk. 1.— bewertet wurden —, und daß das Hauptkontingent auf diesem Posten sich aus Kriegsanleihe, also aus zu jener Zeit noch leicht realisierbaren Effekten zusammensetzte. Der Bestand an Wertpapieren, der im Jahre 1913 nur 7,7 % des Aktienkapitals betrug, war im Verlaufe des Krieges auf 70,7 % gestiegen und trug zu einer hohen Liquidität mit bei.

Auch die Vorräte erfuhren eine beträchtliche Steigerung von 70,7 % im Jahre 1913 auf 142,1 % im Jahre 1918, auf das jeweilige Aktienkapital bezogen. Es wurde bereits darauf hingewiesen, daß in Anlehnung an die Gepflogenheiten der Gesellschaften die Rohmaterialien, Halb- und Fertigfabrikate in eine Summe zusammengefaßt wurden. Die Geschäftsberichte der Gesellschaften lassen erkennen, daß während der Kriegszeit der gesamte Bestand an Fertigfabrikaten fast durchweg von der Heeresverwaltung abgenommen wurde. Wo die Fertigfabrikate und die Rohmaterialien getrennt aufgeführt wurden, fand sich in den Bilanzen insofern eine Bestätigung für diese Feststellung, als der Wert der Rohmaterialien und Halbfabrikate denjenigen der Fertigfabrikate wesentlich überstieg, so daß für die Kriegszeit bis zum Jahre 1917 der größere Teil des Postens Vorräte von den Rohmaterialien und Halbfabrikaten bestritten wurde.

Der verhältnismäßig große Vorratsbestand im Jahre 1918 dürfte allerdings nicht allein mit der gesteigerten Produktion oder mit der erhöhten Eindeckung von Materialien zum Zwecke der Weiterverarbeitung erklärt sein. Vielmehr macht sich hier schon der Einfluß des Kriegsendes bemerkbar. Denn mit der Einstellung der Feindseligkeiten mußten auch die Lieferungen an die Heeresverwaltung aufhören, und die Automobilindustrie war genötigt, einen Teil ihrer für den Heeresbedarf hergestellten Produktion des Jahres 1918 auf Lager zu nehmen.

Zusammenfassend lassen schon lediglich die zugrunde gelegten Erhebungen erkennen, daß die Kriegszeit für die Automobilindustrie eine Periode höchster Blüte und günstigster Konjunktur gewesen ist. Der ständige Bedarf nach ihren Produkten spannte ihre Leistungsfähigkeit bis zum äußersten an, vergrößerte ihren Jahresumsatz und beschleunigte den Umschlag des investierten Kapitals. Der beschleunigte Kapitalumschlag drückte sich aus in einer gesteigerten Rentabilität der Automobilindustrie, und die gesteigerte Rentabilität wiederum bildete den Anreiz zu neuen Kapitalinvestitionen, mit welchen die Automobilindustrie in die Lage versetzt wurde, ihre Produktionsbasis zu erweitern und dadurch wieder ihren Absatz zu steigern. Aber auch die auf der erweiterten Produktionsbasis gesteigerte Erzeugung genügte noch nicht einmal, um den ungeheuren Bedarf der Heeresverwaltung an Kraftwagen zu befriedigen, so daß die Vergrößerungen, die die Automobilindustrie vornehmen mußte, sogar teilweise mit materieller Unterstützung der Heeresverwaltung forciert wurden. Und wie die hohen Gewinnchancen immer neues Kapital zur Investition in der Automobilindustrie anregten, bildeten sie auch zugleich den Anreiz für andere, vom Kriege nicht so sehr begünstigte Unternehmen, insbesondere solche aus der Maschinenindustrie, ihre bisherige Produktion aufzugeben und sich auf die Herstellung von Kraftwagen umzustellen. Der Krieg, der ohnehin viele Zweige der Volkswirtschaft für die Befriedigung seiner mannigfachen Bedürfnisse beschäftigte, hatte eine ununterbrochen starke Nachfrage nach den Produkten der Automobilindustrie hervorgerufen, deren Stillung den Unternehmern nur mit äußerster Kraftanstrengung, durch Ausnutzung der letzten Arbeitsmöglichkeiten, ständige Vergrößerungen ihrer Betriebe und Verbesserung ihrer Produktionsmethoden sowie durch angespanntes Schaffen der Arbeitnehmerschaft in verstärkten Tages- und Nachtschichten möglich war.

Die Ursache lag in der großen Bedeutung, welche dem Kraftwagen als Kriegsmittel zukam und welche dazu führte, daß man den in Friedenszeiten bereits eingeleiteten systematischen Ausbau der den Truppenkörpern beigegebenen Kraftwagenverbände mit äußerster Beschleunigung fortsetzte.

Die Generalinspektion der Verkehrstruppen, der das Kraftfahrbataillon mit seinen Ersatztruppen unterstellt war, war die oberste Instanz für die Automobilverbände des Heeres.[1]) Jeder

[1]) Bürner, Der Kraftwagen im Felde, Berlin 1916, „Kriegsschriften des Kaiser-Wilhelm-Dank", Heft 73, S. 4 ff.

Armee war ein Kommando dieser Truppen zugeteilt, welches dem Etappeninspekteur unterstand. Im Felde gliederten sich diese Kommandos in Etappen-Kraftwagen-Kolonnen bzw. in Kavallerie-Kraftwagen-Kolonnen, welche die Aufgabe hatten, für den Nachschub von Munition und Verpflegungsgegenständen zu sorgen, und in Kraftwagenparks bzw. in Hilfsparks, die, in bestimmtem Abstande hinter der Armee, die Einrichtung von Reparaturwerkstätten für beschädigte Wagen, die Bereithaltung von Ersatzwagenführern, Betriebsstoffen und Ersatzteilen vorzunehmen hatten. Außerdem hatten sie durch fliegende Tankstationen die Versorgung der in Betrieb befindlichen Automobile mit Brenn- und Schmierstoffen zu übernehmen.

Während diese Organisationen mobilen Charakter trugen und ihren Standort in der Etappe hatten, waren noch immobile Kraftwagendepots und Kraftwagenhilfsdepots im Inland vorgesehen, deren Hauptaufgabe es war, die Wiederherstellung schwerbeschädigter Wagen und von Zeit zu Zeit deren gründliche Kontrolle vorzunehmen. Diese Depots waren aus Zweckmäßigkeitsgründen den Automobilfabriken angegliedert und dementsprechend über das ganze Reich verteilt. Sie hatten die Reserven an Kraftwagen, Fahrpersonal, Brennstoffen und Bereifung zu stellen.

Mit Beginn des Krieges wurde durch Verordnung vom 31. Juli 1914, abgedruckt im Deutschen Reichsanzeiger Nr. 178, und durch Verordnung vom 1. August 1914, veröffentlicht im Deutschen Reichsanzeiger, Sonderausgabe vom 31. Juli und 1. August 1914, der gesamte Bestand an Kraftwagen und Motorrädern für Heereszwecke beschlagnahmt, und die Heeresverwaltung legte Hand auf den ganzen Industriezweig. Durch eine weitere Verordnung vom 31. August 1914 wurde die Aus- und Durchfuhr von Kraftfahrzeugen (Motorwagen und Motorfahrrädern) und Teilen davon verboten. Ebenfalls wurde durch Verfügung des Bundesrates jeglicher Kraftwagenverkehr durch Private untersagt. Die vom Kriegsministerium eingesetzten Aushebungskommissionen führten die Übernahme der beschlagnahmten Kraftfahrzeuge durch. Eine weitere Verordnung des Kriegsministeriums vom 19. Oktober 1914 untersagte den Verkauf von Kraftfahrzeugbereifung.

Durch diese Verfügungen hatte die Heeresverwaltung den gesamten Automobilbestand in ihre Hand bekommen und sich die Kontrolle über die Produktion der Kraftwagen und ihrer Ersatzteile gesichert.

Gleich zu Anfang des Krieges wurde der gesamte verfügbare Kraftwagenbestand in den Dienst des Heeres eingestellt, und es zeigte sich, besonders in der Zeit des Bewegungskrieges, aber auch während der Periode des Stellungskrieges, welche wichtigen Aufgaben das Automobil zu erfüllen berufen war.

Seine Verwendung war eine äußerst mannigfaltige. Den wichtigsten Zweck hatte der Lastkraftwagen zu erfüllen. In den unter dem Kapitel „Der Subventionstyp“ geschilderten

Armeelastzügen, die einen besonders schweren Typ darstellten, wurden größere Truppenkontingente befördert, wenn es galt, an einer besonders gefährdeten Stelle der Front schnell einzugreifen oder den fliehenden Feind zu verfolgen. Die sogenannten Zugwagen, die ebenfalls zu dem schweren Typ der Lastkraftwagen gehörten, hatten die Aufgabe, als Vorspann für größere Geschütztransporte zu dienen. Sie erwiesen sich als vorzüglich geeignet, auf unwegsamem Gelände oder im Gebirge oder auf größeren Strecken, wo es, wie in Rußland, an Eisenbahnen fehlte, den Pferdetransport vermöge ihrer größeren Beweglichkeit und Schnelligkeit zu ergänzen oder zu ersetzen. Für den Abtransport von stark beschädigten Kraftfahrzeugen oder Geschützen in die nächstgelegene Reparaturwerkstätte standen zudem Bergungswagen zur Verfügung, die durch niedrige Bauart und eigene Verladevorrichtung für diesen Zweck eingerichtet waren.

Ein kleinerer Typ mit etwa 1½ bis 2 to Lademenge fand seine Verwendung außer für Truppenverschiebungen speziell für den Nachschub. Da der Wagen sich durch eine besondere Schnelligkeit auszeichnete, fand man ihn am häufigsten als Verpflegungs- und Munitionswagen bei der Kavallerie. Andere Wagen waren durch einen Umbau für die Zufuhr von Lebensmitteln und Kriegsmaterial jeder Art verwendbar gemacht. Es gab besondere Wagen für den Fleischtransport, Tankwagen, die durch Aufbau von 3 Tanks die wichtigsten Betriebsstoffe, Benzin oder Benzol, Öl oder Petroleum und Wasser für die Kraftwagen an der Front mit sich führten.

Die Telegraphen-, Fernsprech- und Funkerabteilungen hatten Spezialwagen in ihrem Dienste, die besonders sorgfältig konstruiert waren. Für das mannigfaltige Material, das diese Spezialtruppen zur Ausübung ihrer Tätigkeit gebrauchten, gab es eigene Gerätewagen mit spezieller Einrichtung zur Aufnahme der zahlreichen empfindlichen Apparate. So hatte z. B. der Telefunkenwagen einen Wechselstromdynamo für den Sender unter dem Führersitz und einen Erregerdynamo für den Sender unter einem Apparatetisch in dem Innern des Wagens eingebaut. Auf dem Apparatetisch und an den Wänden des Wagens waren die für die Funkentelegraphie erforderlichen Instrumente zweckmäßig angebracht; außerdem führte der Wagen einen ausziehbaren Antennenmast mit sich. Da die Truppen häufig längere Zeit unterwegs waren und ihnen oft die Gelegenheit fehlte, sich ein geeignetes Quartier zu suchen, waren die Wagen so eingerichtet, daß ihr Inneres durch einen leichten Umbau gleichzeitig auch als Aufenthalts- und Schlafraum dienen konnte.

Wieder andere Lastkraftwagen waren als Reparaturwerkstätten für beschädigte Automobile, zum Transport der Feldpost, als Feldküchen oder automobile Feuerspritzen eingerichtet, andere Lastkraftwagen führten eine komplette Scheinwerferanlage mit sich; es gab selbst automobile Badewagen und Altarautomobile.

Außerordentlich zahlreich war der Lastkraftwagen auch in der Form des Sanitätswagens in Benutzung. Man unterschied hauptsächlich zwei Arten von Krankenwagen, von denen die eine durch eine leichtere Konstruktion zum Transport für die Leichtverwundeten und die anderen durch eine eigene Bauart für die Beförderung von Schwerverwundeten diente. Diese auch schon vor dem Kriege von den kommunalen Unfallstellen benutzten Krankentransportwagen zeichneten sich durch eine starke Federung aus, die den Stoß vermindern sollte. Im Wageninnern waren die Krankentragen federnd aufgehängt, für die Desinfektion war durch Sauberkeit und Zimmerluftreiniger sowie durch eine natürliche, nicht auf die Verwundeten wirkende Zugluft gesorgt. In den Wagen konnten 4—6 Personen liegend Platz finden; durch einen leicht zu bewerkstelligenden Umbau waren die Fahrzeuge auch für den Transport einer größeren Menge von Leichtverwundeten in sitzender Stellung zu gebrauchen.

Außer diesen Krankentransportwagen gab es Feldlazarettküchen, Feldwaschküchen, automobile Apotheken, Röntgenwagen und Lazarettwagen, die eine sofort notwendig werdende Operation ermöglichten.

Die Krankenwagen haben im Kriege wertvolle Dienste getan. Sie verkürzten den Weg zum Lazarett, milderten durch ihre bequeme Konstruktion die Schmerzen der Verwundeten, beschleunigten die ärztliche Behandlung und verhinderten so in zahlreichen Fällen das meistens von tötlichem Ausgang begleitete Wundfieber.

Neben den oben aufgeführten Abarten des Lastkraftwagens, die mit Ausnahme des Krankentransportwagens ohne einschneidende konstruktive Abänderungen verwendbar waren, gab es in der Kriegszeit eine andere Kategorie von Lastkraftwagen, die man für die Erfüllung bestimmter kriegerischer Zwecke durch eine eigene Bauart hergerichtet hatte. Für die Verfolgung feindlicher Flugzeuge hatte man schon seit 1909 auf schnellfahrende Lastwagen Schnellfeuerkanonen aufgebaut, Panzerwagen mit einer Geschwindigkeit von 40—50 km in der Stunde, die durch eine Panzerplatte aus Nickelstahl von 2—4 mm Stärke geschützt waren, wurden bei Erkundungsfahrten, bei der Verfolgung des Feindes und beim Angriff verwendet. Österreich-Ungarn stellte für den Krieg im Westen Motorbatterien zur Verfügung, die aus einem Zugwagen mit 3 Anhängewagen, welche die Hauptteile der Batterie trugen, zusammengesetzt waren. Ihre Konstruktion war derart beschaffen, daß sie in 40—50 Minuten nach Ankunft, unter Umständen auch sofort, schußbereit waren. In späteren Zeiten fanden auch die Tanks, die ebenfalls in den Automobilfabriken hergestellt waren, bei allen Kriegführenden lebhafte Verwendung.

Während der Lastkraftwagen in seinen mannigfachen Abarten hauptsächlich hinter der Front verwendet wurde, wurden Personenkraftwagen und Motorräder mit Vorliebe vor der Front angesetzt. Die leichtbeweglichen Motorräder wurden meistens für Pa-

trouillen- und Meldefahrten oder als Bindeglieder zwischen einzelnen Truppenkörpern verwendet; indem man die Maschinengewehrabteilungen mit ihnen ausrüstete, setzte man sie auch beim Angriff ein.

Der Personenkraftwagen spielte in der ersten Phase des Krieges eine besonders große Rolle. Er diente zur Beförderung der Truppenführer, wurde auch ebenso wie der Lastkraftwagen bei Massenbeförderung von Mannschaften verwendet. Auch bei der Überwachung der Grenze im Aufklärungs- und Meldedienst, beim Verwundeten- und Brieftransport, bei der Überbringung von Nachrichten und Befehlen hat sich der Personenkraftwagen bewährt.

Das Fahrpersonal für die Kraftwagen rekrutierte sich, soweit es nicht aus ausgebildeten oder eingezogenen Spezialtruppen bestand, aus den Mitgliedern der zahlreichen Automobilistenverbände, die sich mit Anfang des Krieges für den Kraftwagenbetrieb des Heeres zur Verfügung stellten, und der Nutzen, den das Heer aus ihrer Beteiligung zog, war die Quittung für das Interesse und die Förderung, welche die Automobilistenverbände in Friedenszeiten durch die Heeresinstanzen erfahren hatten.

„Die Besetzung von Luxemburg zu Beginn des Krieges und die Eroberung der belgischen Festungen wären nicht so überraschend schnell vor sich gegangen, wenn wir nicht mit unseren Kraftfahrzeugen viel Soldatenmaterial so rasch auf den Weg hätten bringen können.“ [1]) Diese Feststellung Bürners dürfte wohl zu optimistisch sein — denn die Erfolge unserer Truppen waren in der Hauptsache von anderen Faktoren als von der Beförderung unserer Truppen mit dem Kraftfahrzeug abhängig — jedoch steht außer Frage, daß das Automobil viel zur Erhöhung der Schnelligkeit und Beweglichkeit und damit auch der Schlagkraft unseres Heeres beigetragen hat.

Daß auch die anderen kriegführenden Länder von der Bedeutung des Automobils für die Truppe überzeugt waren, zeigt sich in der Benutzung, welche sie diesem Transportmittel zuteil werden ließen. Authentische Zahlen über den Bestand an Kraftfahrzeugen bei den kriegführenden Heeren waren allerdings nicht zu erlangen. Jedoch schätzt ein amerikanischer Kriegsberichterstatter Ende 1914 die Zahl der auf dem westlichen Kriegsschauplatz verwendeten Kraftfahrzeuge auf mehr als 100 000 und bemerkt dazu, daß sie der Kriegführung ein ganz neuartiges Gepräge verliehen. [2]) Nach seiner Schätzung sollten bei der französisch-englischen Armee etwa 70 000 Automobile der verschiedensten Typen im Dienste stehen, darunter 50 000 Tourenwagen, von denen vor Ausbruch des Krieges nur ein ganz kleiner Teil schon im Besitz der Heeresverwaltung war. Weiter rechnet er rund 18 000 Lastautomobile, 1100 Automobilomnibusse einer Pariser

---

[1]) Bürner, a. a. O., S. 8.
[2]) „Motor“, Jahrgang 1914, Heft November-Dezember, S. 43.

Gesellschaft, die zum größten Teil für Fleischtransporte umgeformt wurden, außerdem 200 selbstbewegliche Zugwagen, 50 Automobile mit großen Armeescheinwerfern sowie 100 für besondere Zwecke, z. B. Feldküchen, Wassertransport, Transport von Fesselballons usw. Den Bestand des deutschen Kraftwagenparks an der Westfront schätzt er auf etwa 35 000 Personen- und Lastkraftwagen.

Vergleicht man die letzte Zahl mit der Bestandsstatistik für das Jahr 1914, die einen Kraftwagenpark von insgesamt 93 072 Personen- und Lastkraftwagen und Kraftfahrrädern aufweist, und berücksichtigt man, daß sich dieser Bestand auf sämtliche deutschen Fronten zu verteilen hatte, wobei insbesondere auf den ausgedehnten russischen Kriegsschauplatz ein großer Anteil des Bestandes entfiel, so kann man diese Schätzung als ungefähr zutreffend für die deutschen Verhältnisse bezeichnen. Für die französisch-englische Front dürften die Zahlen viel zu niedrig angegeben sein, denn der Bestand an Personen- und Lastkraftwagen betrug schon am 1. Januar 1912 nach den amtlichen Erhebungen für Frankreich 88 271 und für England 175 247 Einheiten und wird für Mitte 1914 für England auf 426 000 und Frankreich auf 171 000 geschätzt.[1]) Da auch diese beiden Länder ähnliche Beschlagnahmen verfügten wie Deutschland, so muß die Zahl der von ihnen aufgebrachten Automobile zu Anfang des Krieges bereits mehr ausgemacht haben als die für die gesamte Westfront angestellte Schätzung. Im Verlaufe des Krieges hat sie sich ständig vermehrt.

* * *

Die intensive Benutzung des Kraftfahrzeuges in allen Variationen und zu allen erdenklichen Zwecken wirkte befruchtend auf die Automobilindustrie. Es stellte sich heraus, daß die leichteren Wagentypen den an sie gestellten Anforderungen nicht immer gewachsen waren, andererseits lehrte die Erfahrung, daß oft nur durch geringfügige konstruktive Änderungen die Wirtschaftlichkeit und Brauchbarkeit des Wagens für die ihm zugedachten Zwecke gehoben werden konnte. Die Räder und Untergestelle der Fahrzeuge mußten ihrer Sonderaufgabe angepaßt werden. Zu ihrer Fortbewegung auf schneeigem Gelände wurden die Räder mit Schlittenkufen oder Raupen, zur Überwindung sumpfiger Strecken mit starken Verbreiterungen versehen, die das Einsinken verhindern sollten: neue Arten automobiler Kriegsfahrzeuge wurden erdacht und erbaut, und der ständige starke Verbrauch sorgte dafür, daß die Betriebe nicht ruhten.

Die starke Inanspruchnahme der Automobile im ersten Stadium des Krieges stellte oft geradezu unvernünftige Anforderungen

[1]) „Motor", Jahrgang 1914, Februarheft, S. 96.

an ihre Leistungsfähigkeit und setzte sie Belastungsproben aus, die auch der widerstandsfähigste Wagen auf die Dauer nicht aushalten konnte. Dies hatte zur Folge, daß sich bald eine große Anzahl reparaturbedürftiger und ein weiterer Teil vollkommen verwendungsunfähig gewordener Fahrzeuge angesammelt hatte, deren Instandsetzung oder Weiterverwendung nicht möglich war, ohne die stark angespannte Produktion empfindlich zu stören. Es mußte der Versuch gemacht werden, einen vernunftgemäßen und rationellen Gebrauch der Kraftfahrzeuge zu gewährleisten, ihre gründliche Pflege durch häufigeres Kontrollieren vorzunehmen und damit eine längere Lebensdauer zu erzielen, die Reparaturen, die vorgenommen werden mußten, zweckmäßig auf die Fabriken und Werkstätten zu verteilen und den Bestand an invalide gewordenen Wagen auf seine weitere Verwendbarkeit zu prüfen.

Zur Erfüllung dieser Aufgaben gründete auf Anregung einer Denkschrift vom 30. 12. 1914 des Vereins Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller das Kriegsministerium im Jahre 1915 die Feldkraftwagen-Aktiengesellschaft (Feldag) mit ihrem Sitz in Berlin.[1]) Ihr oblag außer der skizzierten Tätigkeit die Verwaltung und Verarbeitung des gesamten in Heereskraftwagen investierten Kapitals und die Betreuung des damals noch auf etwa 75 000 Einheiten geschätzten Wagenparks der Heeresverwaltung. Sie vergab die Reparaturenaufträge durch feste Verträge an Fabriken und Händler und setzte seit 1916 die Entschädigung für die geleistete Arbeit und den Arbeitslohn für die Arbeitnehmer fest.

Verwaltet wurde die Feldag durch Vertreter des Kriegsministeriums, des Reichsschatzamtes, der Automobilindustrie und einen Vertreter des legitimen Handels, den der Deutsche Automobilhändler-Verband stellte.

Sie besaß an wichtigen Verkehrszentren und Durchgangsstationen Filialen, so z. B. in Frankfurt a. M., Stuttgart, Leipzig, Düsseldorf und anderen Städten.

Ihre Geschäftstätigkeit gestaltete sich in folgender Weise: Ergab sich bei einer systematisch durchzuführenden Prüfung der Wagen die Notwendigkeit ihrer Reparatur, so wurden sie an bestimmten Konzentrationsstellen gesammelt, von Beauftragten der Feldag auf ihren Zustand untersucht und die Höhe des Schadens abgeschätzt.

Stellte sich heraus, daß der Wagen für eine weitere Verwendung unbrauchbar sei oder die hohen Kosten eine Erneuerung nicht verlohnten, so wurde er als „altes Eisen" verkauft. Ausländische Fabrikate, für die im Inland keine geeigneten Ersatzteile herbeizuschaffen waren, konnten unrepariert ins Ausland abgegeben wer-

---

[1]) Geschäftsberichte des Deutschen Automobilhändler-Verbandes E. V. aus den Jahren 1916—1919 und Jubiläumsschrift der Daimler-Motoren A.-G.

den. Anfänglich war zur Ausfuhr der Aufkäufer berechtigt, von 1917 ab nahm diese die Feldag selbst vor.

Die reparaturfähigen Fahrzeuge wurden je nach der Höhe der geschätzten Schadensumme in verschiedene Klassen eingeteilt und der Stammfabrik oder Reparaturwerkstatt zugewiesen, die sich für eine sorgfältige Instandsetzung durch eine Konventionalstrafe verpflichten mußte. Nach der Rückübernahme durch die Feldag wurde entschieden, ob der Wagen weiter im Heeresdienst Verwendung finden oder an Private abgestoßen werden sollte.

Den Verkauf der Wagen übernahm die Feldag selbst oder sie stellte sie den Händlern an, die sie gegen bar erwerben oder zum kommissionsweisen Verkauf übernehmen konnten.

Für die Zeit des Überganges aus der Kriegs- auf die Friedenswirtschaft sollte die Feldag den Wagenpark des Heeres sammeln, die Wagen in Ordnung bringen lassen und sie, soweit die Armee selbst keinen Bedarf hatte, den Überschuß im Verlauf von drei Jahren zum Verkauf an Private bringen. Nach diesem Zeitraum sollte sie aufgelöst und die Einlagen sollten an die Gesellschafter zurückgezahlt werden. Ein etwa sich ergebender Überschuß sollte der Heeresverwaltung überwiesen werden.

Man hätte durch diese Maßnahmen vermieden, daß der Markt durch billige Wagen überschwemmt worden wäre und die Feldag der Industrie allzugroße Konkurrenz gemacht hätte. Außerdem hätte man mit dieser Institution ein wirksames Mittel zur Regulierung von Angebot und Nachfrage in der Hand gehabt. Für die Zeit der Umstellung der Automobilindustrie auf die Friedensproduktion hätte man den Inlandsbedarf aus den Beständen der Feldag decken und das Eindringen der ausländischen Konkurrenz verhindern können.

Der unglückliche Ausgang des Krieges bereitete der Feldag ein schnelles Ende. Die beim Rückzug und in den ersten Wochen der Revolution allgemein einsetzenden überstürzten Verkäufe, die Verschleuderung des Heeresgutes, die Einmischung wilder Händler, die die günstige Konjunktur ausnutzten, führten zu einer so starken Verminderung des Kraftwagenbestandes der Feldag, daß ihr Fortbestehen keine Berechtigung mehr hatte. Sie trat schon kurz nach der Revolution in Liquidation, und die Verwaltung der übrig gebliebenen Bestände wurde dem Reichsverwertungsamt übertragen, das für den Vertrieb der Heereswagen eine „Verkaufsabteilung für das Automobilwesen“ die „Vaubil“ gründete.

Noch andere Gesellschaften wurden von der Heeresverwaltung für die Versorgung oder Verwendung mit Automobilen oder Zubehörteilen ins Leben gerufen. Ihnen kam aber nicht die gleiche Bedeutung wie der „Feldag“ zu. So entstand schon 1915 eine Gesellschaft für Vertrieb und Verwertung von Kriegsbereifung mit Sitz in Berlin. Sie sollte zu Beginn des Krieges noch ziemlich erhebliche Bestände an Pneumatiks absetzen, für die die Heeresverwaltung, weil es sich meist um ausgefallene Marken

handelte, keine Verwendung hatte. Es waren dies zumeist ausländische Fabrikate.

Die im Jahre 1917 vom Reichskommissariat für die Übergangswirtschaft gegründete Gummireifen-Einfuhr G. m. b. H., die im Einvernehmen mit den Vertretern der Kraftfahrzeug- und Fahrradindustrie, der Gummiindustrie und des Automobil- und Fahrradhandels entstanden war, sollte den Gefahren vorbeugen, die durch die nach dem Kriege zu erwartende Reifennot infolge der Überschwemmung des deutschen Marktes mit ausländischen Fabrikaten zu befürchten waren. Die Einfuhr von Gummireifen sollte unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit der deutschen Gummiindustrie kontingentiert und eine Einfuhrverteilungsorganisation geschaffen werden, die die importierten Reifen an die Fabriken im Verhältnis des letzten Friedensumsatzes an die Händler nach einem Bezugsscheinsystem vornehmen sollte.

Hatte sich die Automobilindustrie einerseits durch Beteiligung an der Gründung und Verwaltung dieser Gesellschaften einen Einfluß auf die Maßnahmen der Heeresverwaltung gesichert, so versuchte sie andererseits ihre günstige Stellung durch Konventionen noch zu verbessern. Zwischen dem deutschen Automobilhändlerverband und den Reifenfabrikanten bestand schon vor dem Kriege ein Vertragsverhältnis, das die Verkaufspreise und Provisionsabmachungen genau regelte.[1]) Die Konvention wurde 1916 auf die noch ausstehenden Unternehmen ausgedehnt und bezog auch die Automobilhersteller mit ein. In einem Gegenseitigkeitsvertrag wurde die Organisation des Absatzes festgelegt. Ausländische Unternehmen sollten nur dann mit vertreten werden, wenn sie der Vertragskonvention beitraten. Die Absatzorganisationen wurden verpflichtet, nur Fabrikate der dem Vertrage beigetretenen Kontrahenten zu führen.

1917 wurden zwischen 26 Unternehmen, die Lastkraftwagen herstellten, in der Voraussicht, daß nach dem Kriege die Nachfrage gerade nach Nutzlastwagen zunehmen würde, eine Konvention abgeschlossen, die Bedingungen für den Absatz und die Preisgestaltung enthielt. Der Vertrag wurde vorläufig auf ein Jahr abgeschlossen, aber in der Folgezeit mehrfach erneuert.

Im gleichen Jahre war auch die Schaffung einer Konvention der Hersteller von Luxus- und Personenkraftwagen angeregt, kam aber nicht zustande.

Alle diese Vereinigungen sind jedoch nur verhältnismäßig loser Natur. Es handelt sich lediglich um die Schaffung von Preiskartellen, welche das Unterbieten der Interessenten untereinander verhindern und ihnen angemessene Preise gewährleisten sollen. Produktionsgemeinschaften, Interessenzusammenschlüsse intimeren Charakters, die auch mit einem Austausch von

---

[1]) Deutscher Automobilhändler-Verband, Geschäftsberichte für 1912/13, Seite 14.

Kapital verbunden gewesen wären, wurden im Kriege nicht abgeschlossen. Die Unternehmen fühlten sich infolge der guten Verdienste im Kriege stark genug, ein Bedürfnis nach Anlehnung gab es nicht.

II.

Die Lage der deutschen Automobilindustrie nach dem Kriege.

Im vorhergehenden Kapitel war nachgewiesen worden, daß der Krieg für die Automobilindustrie eine Periode ununterbrochenen Aufstiegs gewesen ist, der zahlenmäßig in der Erhöhung des investierten Kapitals, der sich erhöhenden Rente und dem Anwachsen der Reserven sowie der Vorräte und Wertpapiere zum Ausdruck kommt.

Der unvermittelte unglückliche Ausgang des Krieges erschütterte das ganze Wirtschaftsleben, ergriff vor allem die gesamte Rüstungsindustrie und verschonte auch nicht die Automobilindustrie. Mit einem Schlage vernichtete der Großabnehmer Staat durch die Annullierung seiner Aufträge die auf großzügige Massenfabrikation abgestellten Dispositionen der Automobilindustrie. Für ihre umfangreiche Produktion mußte ein anderes Absatzgebiet gesucht werden. Aber der innerpolitische Wirrwarr und die außenpolitische Unsicherheit, die Schwere der Waffenstillstandsbedingungen, die einen teuren Frieden vorausahnen ließen, zwangen die Kauffähigen zur Zurückhaltung und reduzierten den Absatz auf ein Mindestmaß.

Die Lage der Industrie wurde noch dadurch erschwert, daß auf dem eiligen Rückmarsch die Kraftwagen von den Truppen zu Schleuderpreisen abgegeben oder überhaupt liegen gelassen wurden, und daß die Bestände, die der Heeresverwaltung noch geblieben waren, durch die Verkaufsabteilung für das Automobilwesen, die „Vaubil", Hals über Kopf und ohne Rücksicht auf angemessene Preise von Unkundigen verkauft oder versteigert wurden. Unlautere Elemente traten als Aufkäufer und Vermittler auf und veräußerten die weit unter ihrem eigentlichen Wert erworbenen Kraftfahrzeuge zu Preisen, die die legitime Industrie und der legitime Handel nicht aufrechterhalten konnten.

Erschwerend trat hinzu, daß die Zwangswirtschaft für die wichtigsten Betriebsstoffe, Benzin und Benzol, und für die Gummibereifung beibehalten, die Kontingentierung ihrer Einfuhr eingeführt und für die Haltung eines Kraftfahrzeuges der Nachweis der Dringlichkeit verlangt wurde. Die beginnende Entwertung der deutschen Währung hat die rücksichtslose Beschränkung der Einfuhr noch verschärft.

Auch der Umstand, daß die Nationalversammlung in dem Automobil einen Luxusgegenstand sah, den sie mit einer 15 prozentigen Steuer belegte, wirkte hemmend auf den Absatz, umsomehr als von nun an der Hersteller des Kraftwagens für die Steuer aufzukommen hatte.

Während alle diese Momente unmittelbar nach dem Kriege den Markt ungünstig beeinflußten, befand sich auch die Industrie selbst in einer schwierigen Lage. Es stellte sich heraus, daß ihre Betriebe, die durch den Krieg bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit und darüber hinaus angestrengt worden waren, einer Auffrischung und Erneuerung bedurften. Während des Krieges hatte man keine Zeit gefunden, neue Arbeitsmethoden einzuführen und hatte notgedrungen an den alten Fabrikationsweisen festgehalten. Eine Umstellung auf die Friedenswirtschaft und die Anpassung an den Friedensbedarf ließ sich nicht überall so schnell bewerkstelligen, als es erforderlich gewesen wäre. Die sozialen Kämpfe, die sich in der ganzen Wirtschaft abspielten, beeinflußten direkt und indirekt die Automobilindustrie: wurde die Tätigkeit nicht durch Streiks der eigenen Arbeiterschaft unterbrochen, so mußte sie aussetzen, wenn die Kohlenförderung und Kohlenzufuhr aussetzte und den Betrieben der Brennstoff ausging. Auch die Arbeitsintensität war gesunken. Die Einführung des Achtstundentages, die politischen Unruhen, die unsichere Zukunftsgestaltung des Einzelnen und des Staates, die noch zu frischen Eindrücke der Revolution und, zu einem gewissen Teil, auch die Folgen des Krieges hatten eine allgemeine Arbeitsunlust hervorgerufen, die die Leistungsfähigkeit des Einzelnen und somit auch diejenige des gesamten Betriebes stark herabminderte. „Anfang des Jahres", so heißt es im Geschäftsbericht des Deutschen Automobilhändlerverbandes über das Jahr 1919, „wurde die Leistungsfähigkeit einer namhaften Fabrik auf den achten Teil der vor dem Kriege vorhanden gewesenen Produktionsmöglichkeit geschätzt".[1])

Diese Zustände wirkten in der unmittelbar auf den Kriegsschluß folgenden Zeit retardierend auf die Entwicklung der Automobilindustrie, aber es gab doch auf der anderen Seite eine ganze Reihe von Erscheinungen, die die Hemmnisse zum Teil aufhoben, zum Teil schnell überwanden.

In erster Linie ist festzustellen, daß der Krieg das beste Propagandamittel für das Kraftfahrzeug gewesen war. Insbesondere der Lastkraftwagen hatte sich als zuverlässiges und schnelles Beförderungsmittel gut bewährt und der Automobilindustrie schon während des Krieges recht erhebliche Aufträge für die Friedenszeit eingebracht. Der mangelhafte Zustand der durch den Krieg stark heruntergewirtschafteten Eisen-

[1]) Geschäftsbericht des Deutschen Automobilhändler-Verbandes von 1919. Seite 9.

bahn, deren Bestände noch durch die Ablieferungsverpflichtungen des Friedensvertrages um die besten Wagen vermindert wurden, die durch den Krieg stark gelichteten Bestände des Kraftwagenparkes, die einen schnellen Ersatz erheischten, die zahlreichen reparaturbedürftigen Wagen gaben der Industrie schnell wieder hinreichend Beschäftigung. Bald begann auch die Lieferung der durch das Versailler Diktat verlangten Ersatzleistungen. Und als die zahlreichen Verkehrsstreiks von oft wochenlanger Dauer einsetzten, wurden Personen- und Lastkraftwagen in erhöhtem Maße als Ersatzbeförderungsmittel eingesetzt mit dem Erfolge, daß nicht nur die Privatwirtschaft zur Anschaffung von Last- und Personenkraftzeugen schritt, sondern auch das Reich und die Kommunen durch Gründung von Kraftverkehrsgesellschaften sich anschickten, die günstige Konjunktur auszunutzen, die Abhängigkeit von der Eisenbahn zu vermindern und sich neue Einnahmequellen zu erschließen. Diese Bestrebungen wirkten befruchtend auf die Automobilindustrie, der anfänglich ins Stocken geratene Absatz nahm wieder zu, und die Produktion konnte ihren bisherigen Umfang annehmen. Sofern sie nicht im Inland aufgenommen werden konnte, bildete der beginnende Währungszerfall mit seinen Aussichten auf „Valutagewinne" einen starken Anreiz zum Export. In jener Zeit wurden bereits größere Mengen von Kraftfahrzeugen nach der Schweiz, den Niederlanden und den skandinavischen Ländern exportiert.

Über die unmittelbar auf den Krieg folgende Zeit läßt sich zusammenfassend feststellen, daß zwar die Automobilindustrie auch von den Erschütterungen der Revolution und ihren Folgen getroffen wurde, daß ihr aber — im Gegensatz zu den Einwirkungen auf die anderen Wirtschaftszweige — die unsichere Verkehrslage und die Wirkungen der wirtschaftlichen Unruhen dank der Eigentümlichkeiten ihres Produktes zu einer schnellen Erholung und zu einer Fortsetzung der von Anfang an gezeigten, im Kriege besonders ausgeprägten Aufwärtsentwicklung verhalfen; einer Aufwärtsentwicklung jedoch, die zunächst einmal durch die verhängnisvolle Inflationsperiode führen sollte!

III.

Die Inflationsperiode.

Der Versuch, das aus den Geschäftsberichten der Inflationszeit seit Beendigung des Krieges bis zur Stabilisierung der deutschen Währung zusammengetragene Zahlenmaterial zu benutzen, um daraus die Richtung zu erkennen, welche die Entwicklung der Automobilindustrie einschlug, oder Rückschlüsse zu ziehen auf das in ihr investierte Kapital, scheitert an dem Zerfall der deut-

schen Währung, der jener Epoche das Gepräge gibt. Die deutsche Mark, deren Goldwert zu Anfang 1918 noch 80,69 % und am Ende des Jahres 50,76 %, im Jahresmittel 71,12 % betragen hatte,[1]) entwertete unaufhaltsam und in immer schnellerem Tempo. Versuche, die Abwärtsbewegung aufzufangen, hatten nur vorübergehenden Erfolg. 1919 betrug der Jahresdurchschnitt für eine Goldmark bereits nur noch 4,70 Papiermark, für 1920 schon 15,01 Papiermark, 1921 im Mittel 24,91 Papiermark, für 1922 sank er auf 449,21. Durch den Ruhreinbruch im Januar 1923 wurde der Auflösungsprozeß beschleunigt. Er fand erst sein Ende durch die Einführung der Rentenmark am 20. November 1923.

Möglichkeiten für die Werterrechnung des Kapitals, der Rente, von Vorräten oder Wertpapieren etwa auf Grund der jeweiligen Goldbasis sind nicht vorhanden, einmal weil die ständig sinkende Währung während der ganzen Dauer der Inflation eine Umwertung fast von einem Tag auf den anderen mit sich brachte, zum anderen, weil auch die Unternehmen, da sie an keine Bewertungsvorschriften gebunden waren und es überhaupt unmöglich war, feste Bewertungsgrundsätze aufzustellen, bei der Errichtung ihrer Bilanzen mit mehr oder minder großer Willkür vorgingen. Machten einige Gesellschaften wenigstens den Versuch, z. B. den Wert ihres Grundbesitzes und der Anlagen und Vorräte den jeweiligen Verhältnissen durch entsprechende Ansätze anzupassen, so gaben andere von vornherein dieses aussichtslose Unterfangen auf und bezifferten diese Posten mit nur einer Mark. Außerdem erfolgten die Abschlüsse der Unternehmen auch zu den verschiedensten Terminen unter jeweils veränderten Verhältnissen, die auf die Gestaltung der Bilanz von erheblichen Einflüssen sein mußten, aber schon nach kurzer Zeit wieder überholt sein konnten. Auf eine Darstellung der Entwicklung der Automobilindustrie an Hand der Bilanzziffern muß daher aus diesen Gründen verzichtet werden; sie ist nur möglich auf Grund anderer Quellen.

Es war bereits im vorhergehenden Abschnitt gezeigt worden, daß die Lage der Automobilindustrie trotz einer vorübergehenden Stockung und trotz einer großen Reihe von Hemmnissen, die teils die Folgen des Krieges, teils Begleiterscheinungen der ersten Nachkriegsperiode waren, zum Teil durch eben diese Zeiterscheinungen schon nach verhältnismäßig kurzer Zeit eine Wendung zum Besseren nahm, und daß eine allgemeine starke Nachfrage nach Kraftfahrzeugen schon bald die anfänglich ins Stocken geratene Produktionstätigkeit wieder belebte. Ein Vergleich der Bestandsaufnahmen vom 1. Februar 1920 mit der letzten Vorkriegserhebung gibt eine rasche Erklärung. War doch der Gesamtbestand in der Zwischenzeit um fast $1/3$ ver-

[1]) Sonderhefte zu „Wirtschaft und Statistik", Berlin, Verlag Reimar Hobbing, Sonderheft 1, S. 6.

mindert worden, während auf der anderen Seite die guten Dienste, die das Kraftfahrzeug im Kriege geleistet hatte, in manchem den Wunsch erweckten, sich seine Vorteile zugute kommen zu lassen. Die Aussichten waren demnach bei der großen Aufnahmefähigkeit des Marktes als gut zu bezeichnen.

Allerdings erfuhr die Entfaltung einer dem Bedarf angepaßten Produktionstätigkeit vorerst noch eine Reihe von Einschränkungen sowohl durch gewisse Maßnahmen der Behörden als auch durch die zahlreichen Unruhen und sozialen Kämpfe, die jene Zeit charakterisieren.

Die Zwangswirtschaft wurde zunächst noch beibehalten und war das stärkste Hindernis für eine freie Entfaltung der Kräfte. Die strengen Zulassungsbedingungen aus der Kriegszeit erfuhren zwar schon im Verlaufe des Jahres 1920 gewisse Milderungen, jedoch reichten sie zur restlosen Befriedigung des vorhandenen Bedarfs bei weitem nicht aus. Bis zur Erteilung der Zulassungserlaubnis verstrich oft eine Frist von 3—10 Monaten. Am 1. Februar 1920 waren nur 53 % der Personenkraftwagen, 42 % der Krafträder und 204 % der Lastkraftwagen von dem für 1914 festgestellten Bestande zugelassen worden. Erst ein Jahr später wurden durch die Verordnung betr. den Kraftfahrzeug- und Motorbootverkehr die bisherigen engherzigen Bestimmungen über Kraftfahrzeugzulassungen verbessert, indem von da an nicht mehr das öffentliche Bedürfnis, sondern in erster Linie die Eignung des Kraftfahrzeuges zur Förderung des Wirtschaftslebens ausschlaggebend für seine Zulassung wurde. Einige Monate später erfolgte die Aufhebung der Zwangsbewirtschaftung von Benzin, während die Gummiindustrie eine Belebung erfuhr durch das Verbot der Benutzung von Eisenreifen, die während des Krieges als Ersatz für Gummibereifung eingeführt worden waren.

Damit waren die hauptsächlichsten Hindernisse beseitigt und der Weg für eine nicht mehr beschränkte Entwicklung der Automobilindustrie im Innern frei. Es kommt hinzu, daß die ausländische Konkurrenz auf dem Binnenmarkt mit der Zunahme der Inflation so gut wie gänzlich ausgeschaltet wurde. Der Niedergang der Währung schloß durch die großen Valutadifferenzen, die es dem deutschen Bedarf fast unmöglich machte, Befriedigung an ausländischen Fabrikaten zu suchen, die Grenzen gegen eine Zufuhr von außerhalb hermetisch ab. So konnte es kommen, daß die Automobilindustrie in der Inflationsperiode auf dem Binnenmarkt eine fast unangefochtene Monopolstellung inne hatte, die sie nach Möglichkeit durch ihre Preispolitik auszunutzen strebte.

Dank der vorübergehend recht erheblichen Valutadifferenzen gestaltete sich die Lage der Automobilindustrie auch auf dem internationalen Markt recht günstig. Da sie anfänglich in Mark ihre Produkte verkaufte und den Erlös in Devisen

hereinbekam, die ihren stabilen Wert nicht verloren, war sie bestrebt, die günstige Lage, auch unter vorübergehender Vernachlässigung des Inlandsmarktes, durch erhöhte Ausfuhr auszunutzen. Andererseits gestatteten ihr die mit dem sinkenden Wert der Mark im Vergleich zum Ausland zurückbleibenden Gestehungskosten, dessen Preise auf allen Märkten zu unterbieten, ihren eigenen Absatz über die Grenzen zu erhöhen.

Allerdings war die Ausfuhr in starkem Maße abhängig von der Kursgestaltung der ausländischen Devisen an den deutschen Plätzen: stiegen die Devisenkurse, so erhöhte sich der Export; umgekehrt ließ das Auslandsgeschäft nach, wenn die Mark sich besserte. Im letzteren Falle verringerte sich freilich auch der Inlandsabsatz, da die Preise zwar wohl mit sinkender Mark heraufgesetzt wurden, aber nur zögernd nachgaben, wenn die Mark sich erholte. Besonders markant war diese Erscheinung im Jahre 1923. Zu Beginn des Jahres bis etwa gegen Ende Januar war das Geschäft in Kraftfahrzeugen recht rege. In der Zeit des Stabilisierungsversuches bis gegen Mitte des April trat eine fast vollständige Stokkung des Geschäftes ein. Als dann die Stützung der Währung durch das Eingreifen der Notenzentrale nicht mehr fortgesetzt wurde und die Entwertung der Wahrung ein immer schnelleres Tempo annahm, kam auch wieder mit dieser Inflationswelle eine Welle der Konjunktur und des erhöhten Absatzes.[1])

So war im Großen und Ganzen die Entwicklung der Automobilindustrie in der Inflationszeit trotz des Vorhandenseins einer Reihe von Störungsmomenten — soziale Unruhen, Valutaschwankungen, späterhin Ruhrbesetzung mit dem „Loch im Westen" — eine sehr lebhafte. Im Innern hielt die rege Nachfrage ununterbrochen an, auch der Auslandsabsatz war befriedigend. 1920 wurden 17500 Personen- und Lastkraftwagen und 3500 Krafträder, 1922 an Personenkraftwagen 8800 und Motorradern 5900, in 1923 5754 bzw. 8265 ausgeführt. Die Einfuhr erreichte dagegen nur einige hundert Einheiten. Mengenmäßig betrugen

	Einfuhr (1000 dz)	Ausfuhr (1000 dz)
1922	19,30	193,21
1923	17,68	110,76

Es ist also immer ein erheblicher Ausfuhrüberschuß vorhanden.

Als das Sinken der deutschen Währung in immer schnellerem Tempo vor sich ging, begann in Deutschland die „Flucht aus der Papiermark in die Sachwerte." Die Gewinne an der Börse, aus der großen Zahl der in jener Epoche abgeschlossenen legitimen

[1]) C. Sperling, Die Kraftfahrzeugindustrie im Jahre 1923/24 in „Jahrbuch des Reichsverbandes der Automobilindustrie", Jahrg. 1. Verlag E. Valentin; ähnlich die Geschäftsberichte des Deutschen Automobilhändler-Verbandes aus jener Zeit.

und illegitimen Geschäfte, durch die eine neue Schicht von Besitzern entstand, mußten irgendwie „festgelegt" werden. Und es war eine typische Inflationserscheinung, daß unter den „Sachgütern, in denen man sein Geld anlegte", sich auch das Automobil befand. Die Nachfrage nach Kraftfahrzeugen ließ nicht nach — zeitweise überstieg sie sogar das Angebot —, mit zunehmendem Bestand an Automobilen wuchs die Sorge um ihre Unterbringung. Es wurden Garagen gebaut und vermietet, Reparatur- und Pflegewerkstätten entstanden, Kraftfahrzeugpersonal wurde benötigt, das in plötzlich ins Leben gerufenen Führerschulen ausgebildet wurde; auch der Umsatz an gebrauchten Kraftwagen war sehr groß.

Wiederum, wie während der Kriegsepoche, war die Automobilindustrie angestrengt tätig, um den ungeheuren Ansprüchen zu genügen; sie vermehrte ihre Arbeitnehmerzahl, vergrößerte ihre Betriebe — und war doch kaum imstande, den großen Bedarf zu befriedigen.

Es entstanden zahllose große und kleine neue Unternehmen durch Neugründung oder Umstellung, die sich die günstige Konjunktur zu eigen machen wollten. Sie nannten sich alle Automobilfabriken, häufig war aber das äußerliche Merkmal solcher „Fabriken" nur das irgendwie angebrachte Firmenschild. Eine flüchtige Zählung konnte während der Jahre 1922/23 fast 100 Automobil- und Karosserie„fabriken", über 30 Reparatur- und Garagen-Unternehmen und eine große Anzahl nicht näher definierbarer „Automobilgesellschaften" ermitteln. Den meisten von ihnen war kein langes Dasein beschieden. Schon als die ersten Anzeichen solider Kalkulation sich im Wirtschaftsleben bemerkbar machten, verschwanden sie ebenso plötzlich, wie sie aufgetaucht waren, oder ließen sich „von Amts wegen" löschen.

Die Richtung des Bedarfs läßt ein Blick auf die Kraftfahrzeugstatistik erkennen. In den ersten Nachkriegsjahren war eine äußerst lebhafte Nachfrage nach Lastkraftwagen vorhanden. Die Gründe hierfür seien nochmals wiederholt: Mangel an Lastkraftwagen als Folge des Krieges, Unzuverlässigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel, Streiks, vor allem aber die hohen Eisenbahnfrachten, die allein schon die Anschaffung eines Lastkraftwagens rentiert hätten. Besonders lebhaft war die Nachfrage in den Jahren 1921 und 1922, wo sie sich in einer Zunahme um 54,1 % bzw. 43,7 % gegenüber dem vorhergehenden Bestand auswirkte. Aber auch in Personenkraftwagen und Krafträdern war die Nachfrage immer recht rege. Bis Mitte 1923 hatte sich der Nachkriegsbestand an Personenwagen verdreifacht, an Krafträdern sogar mehr als versiebenfacht.

Aber der schnelle Pulsschlag, der zu jener Zeit das Wirtschaftsleben antrieb, war das Symptom eines kranken Organismus — die Blüte, die sich überall zeigte, nur eine Scheinblüte. Tatsächlich brachte jedes in Papiermark abgeschlossene Geschäft für den Unternehmer Verluste mit sich, die sich in einer Minderung

der Substanz eines Tages ausdrücken mußte. Die Preisentwicklung für Kraftfahrzeuge zeigt dies deutlich. Es kosteten [1])

		ein 10 PS Personenwagen		ein 3 to Lastwagen		ein 2½ PS Motorrad	
		sämtliche Preise ohne Bereifung					
Zeitpunkt	Dollar-Kurs	Pmk.	= Gmk ca. 10 000	Pmk.	= Gmk ca. 15 000	Pmk.	= Gmk. ca. 1500
8. 1.1923	9426	15550000	6929	18000000	8088	895000	432
31. 1.1923	48877	49800000	4279	61400000	5264	4600000	927
4. 5.1923	37660	63950000	7143	79900000	10586	5000000	558
4. 6.1923	76200	128600000	7088	162000000	8695	7100000	391
20. 6.1923	130000	239100000	7725	265000000	8562	11750000	352
19. 7.1923	218000	553400000	10662	601000000	8888	40330000	777
8. 8.1923	4860000	10458000000	9034	2701000000	10938	125000000	477
5. 9.1923			13200		17250		1344
20.10.1923			13900		25875		1659
Dez. 1923			15250		20700		1325

Auf Goldmarkbasis umgerechnet, blieben die Preise weit unter dem inneren Wert des Produktes. Erst als im Sommer 1923 mit dem System der gleitenden Preise und um fast dieselbe Zeit mit der Anlehnung an die wertbeständigen Valuten der Versuch gemacht wurde, den Verlusten vorzubeugen, wurde offenbar, daß die ziffernmäßigen Riesengewinne nichts anderes als starke Blutverluste gewesen waren. Zugleich mit den auf Goldmarkbasis eingeführten Preisen, die durch Einkalkulierung einer Risikoprämie plötzlich noch weit über die Friedenspreise stiegen, ließ der Absatz an Kraftfahrzeugen vom August ab merklich nach und kam gegen Ende des Jahres fast gänzlich ins Stocken. Die Einführung der Rentenmark brachte für die Automobilindustrie eine neue Situation.

IV.

Der Status bei Stabilisierung der deutschen Währung im Spiegel der Goldmark-eröffnungsbilanz.

Mit der Einführung der Rentenmark wurde der deutschen Wirtschaft die so dringend notwendige stabile Währung

[1]) C. Sperling, a. a. O.

wiedergegeben, durch die Verordnung über Goldbilanzen vom 28. Dezember 1923 nebst Durchführungsverordnungen wurde die Privatwirtschaft gezwungen, sich dem Kampfe gegen die Inflation anzuschließen „und den Erfolg ihres Handelns mit zuverlässigem Maßstab zu messen.“ [1]) Der § 1 dieser Verordnung schreibt den zur Führung von Handelsbüchern verpflichteten Kaufleuten die Aufstellung des Inventars und der Bilanz in Goldmark für den 1. Januar 1924 oder für den nächsten auf dieses Datum folgenden Beginn des neuen Geschäftsjahres vor und enthält als Begriff einer Goldmark den Gegenwert von $^{10}/_{42}$ des nordamerikanischen Dollars. Es mußten ein Eröffnungsinventar und eine Eröffnungsbilanz im Sinne des § 39 des HGB. in Goldmark aufgestellt werden, für deren Genehmigung und Veröffentlichung die für die Jahresbilanzen maßgebenden Bestimmungen gelten.

Die Einschränkungen des § 261, 1 HGB. über die Höherbewertung von Vermögensgegenständen werden für die Goldmarkeröffnungsbilanz außer Kraft gesetzt. Damit wurde den Unternehmern die Gelegenheit gegeben, die Bewertung ihrer Betriebe nach dem tatsächlichen Werte zum Zeitpunkt der Bilanzaufstellung, der gleichzeitig auch die Höchstgrenze bildete, vorzunehmen, andererseits aber auch bei dem Wertansatz der Vermögensgegenstände die nötige Rücksicht auf die zukünftige Kursgestaltung ihrer Aktien zu nehmen. Auch über die Bildung von Reservefonds oder von Kapitalentwertungsfonds werden in den §§ 5 und 6 genaue Vorschriften gegeben, wie ebenfalls die Bewertung von Verpflichtungen in Papier- oder Goldmark durch den § 4 genau festgelegt ist.

Wenn auch durch die Erfahrung sich herausstellte, daß die Goldbilanzverordnung zahlreicher Ergänzungen bedurfte, so bot sie doch nach der Einführung der Rentenmark die erste Handhabe, um sich auf Grund der gesetzlich vorgeschriebenen Veröffentlichungen von Handelsgesellschaften ein Bild über ihre finanzielle Lage zu machen.

Die Ermittlungen aus den Geschäftsberichten der zur Automobilindustrie gerechneten Unternehmen führen nun zu folgendem Ergebnis:

In der Gesamtindustrie hatte sich die Zahl der Gesellschaften von 1913 bis zum Zeitpunkt der Goldmarkeröffnungsbilanz von 32 auf 90 erhöht, die über ein Kapital von 364,8 Mill. Mark verfügten, das mit anderen Worten das 2,7-fache des letzten Friedensjahres betrug. Der zahlenmäßig größte Zuwachs der Unternehmen war in der Inflationszeit erfolgt: von Ende 1918 bis zur Goldmarkeröffnungsbilanz war die Anzahl der Unternehmen von 42 auf 90, also auf mehr als das Doppelte

[1]) Quassowski-Susat, Verordnung über Goldbilanzen vom 28. 12. 23 mit Durchführungsverordnungen nebst Kommentar, Berlin 1924. Verlag H. Bensheimer.

gestiegen, dagegen hatte in der gleichen Zeitspanne das investierte Kapital nur eine Zunahme von 50 % gegenüber 1918 erfahren. Auf eine Gesellschaft entfiel im Durchschnitt ein Kapitalsanteil von 4,1 Mill. R.M., das ist fast ebensoviel wie der Durchschnitt für 1913 auf ein Unternehmen betragen hatte.

An dem Gesamtkapital von 364,8 Mill. R.M. waren die im Jahre 1913 bereits erfaßten Gesellschaften mit insgesamt 222,8 Mill. R.M. beteiligt. Es müssen also bei diesen Gesellschaften, auf die der Hauptanteil an dem Kapitalzuwachs entfällt, ganz beträchtliche Erweiterungen ihrer Betriebe vorgenommen worden sein. In der Tat erscheinen auch bei diesen Unternehmen die Anlagewerte zum Teil recht beträchtlich höher in der Goldmarkeröffnungsbilanz gegenüber den Vorkriegsberichten. Im Durchschnitt haben viele dieser Gesellschaften ihre Anlagen zum mindesten verdoppelt, während andere Unternehmen ihre Betriebe in der Goldmarkeröffnungsbilanz sogar teilweise mit dem 3—4fachen Bilanzwert gegenüber der letzten Friedensbilanz ausweisen.

Es sind also in der Zeit von 1913 bis etwa 1924 ganz erhebliche Neuinvestierungen in der Automobilindustrie erfolgt, ihre Produktionsbasis hat sich gegenüber dem Vorkriegsstande, an den Anlagen gemessen, um etwas mehr als das 2½fache des alten Standes erweitert.

Besonders auffallend ist bei der Goldbilanzierung die geringe Reservestellung, die mit 54,5 Mill. R.M. nur 14,9 % des Aktienkapitals ausmacht. Diese Erscheinung beruht zum großen Teile auf den Vorschriften der Goldbilanzverordnung, die Aktienkapital und Reservefonds bei der Umrechnung der gesamten Vermögenswerte in ein bestimmtes Abhängigkeitsverhältnis bringt, andererseits dokumentieren sie aber doch auch die durch die Inflationszeit entstandenen großen „Substanzverluste". Dies wird noch deutlicher bei der Betrachtung des Postens Vorräte. Der Bestand an Halb- und Fertigfabrikaten sowie an Rohmaterialien hatte 1913, zusammen mit den Wertpapieren 84,3 % des Aktienkapitals betragen und macht in der Goldmarkeröffnungsbilanz nur noch 58,4 % aus. Der Hauptanteil an diesem Rückgang entfällt auf den Posten Vorräte, der nur noch 52,0 % des Aktienkapitals beträgt, während er 1913 etwa 76 % ausgemacht hatte.

Allerdings brachte die Goldmarkeröffnungsbilanz für die Unternehmen insofern eine Erleichterung ihres finanziellen Status, als das langfristige Anleihekapital (Hypotheken und Obligationen, aufgewertet nach den Vorschriften der Goldbilanzverordnung mit 15 %) insgesamt nur noch 5,95 Mill. R.M. betrug.

Bei der Beurteilung des Ergebnisses muß man berücksichtigen, daß auch die Unternehmen anderer Wirtschaftszweige nicht von den Folgen des Krieges und der Inflationszeit verschont geblieben sind. Im Gegenteil hatten die meisten Industrien sich während des Krieges und zum Teil auch in der Inflationsperiode nicht in

einer derart günstigen Lage befunden wie die Automobilindustrie, die zu keiner Zeit zu fühlbaren Einschränkungen gezwungen war.

Berücksichtigt man andererseits, daß der Hauptanteil des Postens Anlagen auf die Periode von etwa 1917 an entfällt, so muß man feststellen, daß die Anlagen, da sie noch verhältnismäßig neu waren, und obwohl sie in den letzten Kriegsjahren und in der Inflationsepoche bis aufs äußerste angespannt waren, bei ihrer Bewertung in der Goldmarkeröffnungsbilanz mit großer Vorsicht eingestellt worden sind, und daß sich die Automobilindustrie in diesen Posten erhebliche stille Reserven geschaffen hatte, durch die sich ein Teil des Verlustes der echten Reserven gegenüber dem Stande von 1913 zweifellos kompensiert. Die Feststellung, daß die Automobilindustrie die beiden vorhergehenden Etappen ihrer Entwicklung: Kriegszeit und Inflationsperiode gut überstanden hat und sich bei der Goldmarkeröffnungsbilanz in einer im Verhältnis zu den anderen Industriezweigen starken Position befunden hat, dürfte damit wohl berechtigt sein.

In Anlehnung an die Aufteilung nach den drei verschiedenen Gruppen: Automobilhersteller, Zubehörindustrie für Holz- und Metallteile und Gummiindustrie, sei im Nachfolgenden eine Schilderung dieser drei Gruppen gegeben.

Die stärkste zahlenmäßige Zunahme mußte natürlich die Gruppe der Automobilhersteller erfahren. Die Zahl der Unternehmen war von 22 auf 71 für die Zeit von 1913 bis zur Goldmarkeröffnungsbilanz und von 29 auf 71 seit 1918 angewachsen, d. h. seit dem Ausgangspunkt der Betrachtung bis zur Goldmarkeröffnungsbilanz hatten sich in der Automobilindustrie mehr als dreimal soviel Unternehmen und für die Periode vom Beginn der Inflation bis zur Goldmarkeröffnungsbilanz etwas mehr als zweimal soviel Unternehmen etabliert. Das investierte Kapital betrug bei der Goldmarkeröffnungsbilanz rund das Vierfache der für 1913 festgestellten Summe. Der Anteil der Reserven am Aktienkapital stellt sich mit 16,5 % etwas günstiger als der Durchschnitt aller erfaßten Gesellschaften, wohingegen der Wert der Vorräte und Wertpapiere um etwas geringer ist als bei der Gesamtzahl der erfaßten Unternehmen.

Die Anlagen haben seit dem letzten Friedensjahre eine Erhöhung auf das Dreifache und seit dem Ende des Krieges auf nicht ganz das Zweifache erfahren. Wenn auch, wie bereits an einer anderen Stelle hervorgehoben, die Bewertung der Immobilien und Mobilien während des Krieges mit größter Vorsicht erfolgt war, so kann man doch mit ziemlicher Sicherheit aus den Zahlen feststellen, daß die Zunahme der Erweiterungen — zum größten Teile wohl durch das Hinzutreten neuer Gesellschaften — während der Inflationszeit ihre stärkste Entwicklungsperiode hatte, soweit nicht bereits während der Kriegszeit die geschilderten Neuanlagen entstanden waren.

In dieser Gruppe betrug der Anteil der bereits 1913 vorhanden gewesenen Gesellschaften am Gesamtkapital 151,9 Mill. R.M. oder etwa 60 %. Mit anderen Worten waren bei diesen Gesellschaften beträchtliche Kapitalserhöhungen erfolgt. Das beweist auch die Tatsache, daß das Durchschnittskapital, das 1913 für eine dieser Gesellschaften 3,9 Mill. Mark betrug, sich in der Goldmarkeröffnungsbilanz auf 6,9 Mill. R.M. erhöht hatte.

In der Zubehörindustrie hat sich seit 1913 bis zur Goldmarkeröffnungsbilanz die Anzahl der Unternehmen vervierfacht. Das Kapital der alten Gesellschaften hat sich im Durchschnitt von 2,9 Mill. Mark für 1913 auf 4,8 Mill. R.M. in der Goldmarkeröffnungsbilanz erhöht. Auffallend ist in dieser Gruppe der große zahlenmäßige Zuwachs, der sich hauptsächlich daraus erklärt, daß die Automobilindustrie, wie bereits zu Beginn dieser Untersuchung festgestellt wurde, etwa 60—70 % der zur Herstellung der Kraftwagen benötigten Materialien nicht selbst herstellt, sondern von ihren Hilfsindustrien bezieht.

Der finanzielle Status dieser Unternehmen stellt sich etwas günstiger als derjenige der Automobilhersteller. Zwar beträgt der Anteil der Reserven hier nur 10,9 % des Grundkapitals, dagegen stellen die Wertpapiere und Vorräte einen Wert von 70,8 % des Aktienkapitals dar.

Auffallend ist bei dieser Gruppe die Zunahme des Postens Anlagen, der gegenüber 1913 etwa das Vierfache beträgt. Aber auch hier entspricht wie in der Gruppe der Automobilhersteller die Höherbewertung des Aktienkapitals in keiner Weise der Erhöhung der Anlagen, die in der Goldmarkeröffnungsbilanz nur 60,7 % des Aktienkapitals ausmachten, während sie 1913 etwa 90 % des Grundkapitals betrugen.

In der Gummiindustrie hat sich ebenfalls wie bei den anderen Gruppen eine Erhöhung des Aktienkapitals vollzogen. Die alten Gesellschaften haben hierbei einen durchschnittlichen Anteil von 8,1 Mill. R.M. gegen 6,0 Mill. Mark 1913. Der Zuwachs an Kapital beträgt rund 41 %, fast ebensoviel der Wertzuwachs der Anlagen.

Einen beträchtlichen Rückgang haben aber auch hier die Reserven erfahren. Während für 1913 ihr Anteil am Aktienkapital 72,5 % ausmachte, hat er sich für die Goldmarkeröffnungsbilanz auf 11,7 % verringert. Auch die Posten Wertpapiere plus Vorräte haben eine beträchtliche Abnahme, nämlich von rund 90 % auf 57,3 % des Aktienkapitals erfahren.

Besonders auffallend ist in dieser Gruppe die nahezu restlose Tilgung der langfristigen Anleiheschuld, die 1913 noch 30,38 Mill. Mark oder etwa 85 % des Aktienkapitals ausgemacht hatte und in der Goldmarkeröffnungsbilanz bis auf 0,75 % zusammengeschrumpft ist.

So zeigt sich also als Ergebnis aus der Kriegs- und Inflationszeit in der Automobilindustrie eine beträchtliche Erweiterung

der Produktionsbasis und demzufolge auch eine Erhöhung des investierten Kapitals für die Gesamtindustrie auf das Doppelte gegenüber der Vorkriegszeit, wobei sich allerdings der Anteil auf die verschiedenen Gruppen nicht gleichmäßig verteilt. Es zeigt sich ferner, daß in den beiden Etappen, die beobachtet wurden: vom Kriegsbeginn bis zum Kriegsende und vom Kriegsende bis zur Goldmarkeröffnungsbilanz die Entwicklung der Automobilindustrie sich in einer konstanten Aufwärtsbewegung befindet, und daß zwar auch der Automobilindustrie durch die Inflationsperiode beträchtliche Verluste an Vermögenswerten entstanden sind, daß sie aber aus der Inflationsperiode noch verhältnismäßig günstig herausgegangen ist. Wohl hatte die Automobilindustrie kapitalsmäßig ihre starke Stellung, die sie vor Ausbruch des Krieges innehatte, gänzlich eingebüßt, ihre Situation war aber im Verhältnis zu dem allgemeinen wirtschaftlichen Niedergang, den erst die Wiedereinführung der Goldmark voll aufdeckte, und der eine große Anzahl von Unternehmen aus anderen Industriezweigen zu starken Kapitalzusammenlegungen zwang, relativ recht günstig zu nennen.

B.

Die Lage der Automobilindustrie nach der Stabilisierung der deutschen Währung.

I.

Ihre produktionstechnische Lage.

Während der finanzielle Zustand der Automobilindustrie bei der Goldmarkeröffnungsbilanz, wie im vorigen Kapitel gezeigt wurde, in Anbetracht der ungünstigen Gesamtlage der deutschen Wirtschaft vergleichsweise recht erfreulich war, deckte die Wiedereinführung der Goldmarkwährung in kurzer Zeit rückhaltlos auf, daß ihre produktionstechnische Lage eine außerordentlich schlechte war.

Mit der Einführung der Goldwährung war für die deutsche Wirtschaft die so lange entbehrte feste Grundlage geschaffen worden, auf der sich in Zukunft das Wirtschaftsleben wieder abspielen sollte. Die Qualität der Arbeit, die durch die Forcierung der Produktion während der Inflationszeit stark vernachlässigt worden war, weil die Unternehmen darauf bedacht waren, die ihnen sich bietenden „Verdienstmöglichkeiten" bis zum letzten

auszuschöpfen, wurde wieder in den Vordergrund des wirtschaftlichen Schaffens gerückt. Sorgfältige Herstellung aller Produkte, Zuverlässigkeit der gelieferten Waren, Exaktheit in der Ausführung auch des geringsten Gegenstandes, Gewissenhaftigkeit bei der Innehaltung der Lieferungsbedingungen wurden wieder wie früher verlangt. Wie früher mußte der deutsche Unternehmer sich wieder daran gewöhnen, in seine Kalkulationen den Pfennig und den Bruchteil des Pfennigs zu setzen, wenn er in dem Kampfe mit einer starken Konkurrenz auf Absatz seiner Waren rechnen wollte.

Nur das beste Produkt, das zugleich auch das billigste sein mußte, konnte wieder seinen Eingang in die Abnehmerkreise finden. Die deutsche Wirtschaft, durch die drückenden Lasten des Friedensvertrages in arge Bedrängnis geraten und soeben aus dem Sumpf der Inflation wieder auf festes Land gezogen, mußte, um sich langsam wieder emporzuarbeiten, mit größter Sparsamkeit höchstmögliche Leistungen vollbringen, um den übernommenen Verpflichtungen gerecht zu werden.

Aber es kam noch eins hinzu. Während durch die Inflation einerseits die ausländische Konkurrenz vom Binnenmarkt ferngehalten, andererseits der deutschen Wirtschaft die Möglichkeit geboten war, ihre ausländische Konkurrenz auf dem internationalen Markt zu unterbieten, fand das Ausland mit der Einführung der Goldwährung wieder Zugang zu den deutschen Märkten, und die deutsche Wirtschaft war gezwungen, auf dem Binnenmarkt und außerhalb der deutschen Grenzen mit auf Goldbasis eingestellten Preisen gegen die ausländische Konkurrenz anzutreten.

In jener Zeit stellte es sich heraus, welche Rückschritte die deutsche Volkswirtschaft durch die Kriegs- und Inflationsperiode gemacht hatte, und besonders die deutsche Automobilindustrie mußte mit Erschrecken erkennen, daß ihre Produktionsmethoden gänzlich veraltet waren und sie selbst mit ihrer ausländischen Konkurrenz nicht mehr wettbewerbsfähig war. Zwar erfreute sich die Qualität des deutschen Automobils nach wie vor auf dem internationalen Markt des besten Rufes, aber die Preise, die gefordert wurden, hatten gegenüber denjenigen der internationalen Konkurrenz eine derartige Höhe, daß das deutsche Automobil auf dem Weltmarkt keinen Absatz mehr fand. Die Auslandsunternehmen hatten, während die deutsche Automobilindustrie durch die Beanspruchung für die Kriegslieferungen und die nachfolgende Hochkonjunktur in der Inflationszeit auf der bestehenden Produktionsbasis alle Herstellungsmöglichkeiten erschöpfte und in fieberhafter Tätigkeit mit den bestehenden Mitteln und Methoden ihre Fabrikate herstellte, in ruhiger Entwicklung die Möglichkeit gehabt, rationellere Arbeitsmethoden zu erproben und anzuwenden, den Herstellungsprozeß bis in seine kleinsten Einzelheiten zu zerlegen und zu vereinfachen, die auf die Herstellung des Automobils verwendete Arbeit damit auf einen Bruchteil ihres früheren Anteils zu reduzieren und hierdurch die

Preise auf ein Niveau zu bringen, das die deutsche Automobilindustrie mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln beim besten Willen nicht erreichen konnte. Ihre Anlagen, die noch verhältnismäßig jung waren, teilweise recht beträchtliche Kapitalien zur Neuinvestierung veranlaßt hatten, waren veraltet, waren in der bestehenden Form für die Automobilindustrie unbrauchbar und erforderten eine gründliche Revision und Umstellung.

Die Produktionsmethoden blieben hinter denen des Auslandes zurück. Es herrschte in der deutschen Automobilindustrie noch das von früheren Entwicklungsstufen beibehaltene Prinzip, möglichst viele und oft sehr komplizierte, dem individuellen Geschmack des Käufers entgegenkommende Modelle bereitzuhalten, deren Anfertigung unnötig Zeit und Kosten verschlang und eine fließende Produktion verhinderte, den Absatz verringerte und den Gewinn einschränkte.

Im Jahre 1924 bauten 86 Automobilfabriken 146 Modelle in den verschiedensten Größen und Arten, d. h. es entfielen auf das einzelne Werk im Durchschnitt 1,7 Modelle. Noch auf der XII. Automobilausstellung in Berlin zu Anfang des Jahres 1926 wurden von 58 Firmen 81 Modelle vorgeführt. Von diesen Unternehmen waren 37 mit je einem, 17 mit je zwei, zwei mit drei und eines sogar mit vier Modellen vertreten.[1])

Die zahlreichen Modelle verlangten notwendigerweise von den hundertfachen Einzelteilen, die zum Automobil gehören, eine entsprechende Anpassung. Durch das häufige Umstoßen der Fabrikationsweise wurde auch die Abänderung dieser Zubehörteile bedingt. Rücksichtslos mußten die bisher gebauten Teile der Vernichtung anheimfallen. Gegen die entstehenden Verluste konnte sich die Zubehörindustrie nur durch Einrechnung einer gehörigen Risikoprämie schützen — und so erfuhr schließlich das Endprodukt wiederum eine wesentliche und unnötige Verteuerung.

Der produktionstechnische Rückstand und die Unterlassungssünden der Kriegs- und Inflationsperiode mußten sich rächen, sowie die deutsche Automobilindustrie auf dem internationalen Markt nach Absatz für ihre Produktion Ausschau hielt.

II.

Der Konkurrenzkampf mit dem Ausland.

Die Auspizien, unter denen die deutsche Automobilindustrie den Kampf mit der ausländischen Konkurrenz aufnehmen sollte, waren nach der Darstellung im vorigen Kapitel die denkbar un-

[1]) „Automobil-Rundschau", Jahrg. 1926, Heft 2 vom 1. 2. 1926.

günstigsten. Bei ihren Wettbewerben auf dem internationalen Markt mußte sie feststellen, daß „die Weltmarktpreise für Kraftwagen infolge der ungeheuer gesteigerten amerikanischen Massenfabrikation bis zu 40 % unter die Friedenspreise gesunken waren, während sich die Weltmarktpreise für den allgemeinen Maschinenbau etwa 30—40 % über den Friedenspreisen bewegten.“ [1]) Die deutsche Automobilindustrie hatte nicht nur nicht mit dieser Entwicklung des Auslandes Schritt halten können — die von ihr verlangten Preise lagen vielfach noch über dem längst überholten Friedensdurchschnitt. Der Versuch, die Ausfuhrpreise auf Kosten der Inlandspreise zu verringern, wurde zwar vorübergehend mit Erfolg durchgeführt, erregte aber den Unwillen der inländischen Käuferkreise und rief bei diesen die Forderung hervor, daß man die Automobilindustrie durch Freigabe der Einfuhr und den im Anschluß daran zu erwartenden scharfen Kampf mit dem Ausland auch auf dem Binnenmarkt, der notwendigerweise alsbaldige Preisreduzierungen mit sich gebracht hätte, zwingen sollte, dem inländischen Abnehmer die gleichen Preise anzustellen wie dem ausländischen. Warum diese Forderung, die in erster Linie von der Händlerschaft vertreten wurde, nicht durchgeführt werden konnte, darüber wird im nächsten Teil noch einiges zu sagen sein.

Außer dieser rückständigen Produktionsweise, welche das Haupthindernis für eine erfolgreiche Auslandsbetätigung der Automobilindustrie war, gab es noch eine Reihe anderer Momente, welche ihr die Wiedereroberung des Auslandsmarktes erschwerten. Die ausländischen Konkurrenz-Industrien, die ebenso wie die deutsche in der Kriegszeit eine kräftige Entwicklung durchgemacht hatten, scheuten kein Mittel, es den deutschen Unternehmern zu erschweren, in ihren Ländern festen Fuß zu fassen. Man schreckte dabei auch nicht vor den gehässigsten Propagandamitteln zurück. Daß die während des Krieges beliebte Methode, den Käufer vor einer Geschäftsverbindung mit dem so arg bekämpften „boche“ zu warnen, auch als Konkurrenzmittel im wirtschaftlichen Verkehr angewandt wurde, war eine Tatsache, über die sich außer der Automobilindustrie auch andere Wirtschaftszweige zu beklagen hatten. Es wurde der Käuferschicht nahegelegt, daß sie eine nationale Tat beging, wenn sie keine ausländischen, insbesondere deutsche Wagen anschaffte. [2]) Man gestattete ihr ferner nicht die Beteiligung an internationalen Ausstellungen und Rennveranstaltungen, die die Voraussetzung für eine Wiedereinführung der deutschen Marken im Ausland hätten sein können.

Darüber hinaus verbreitete eines der bekanntesten Unternehmen der französischen Automobilindustrie, die sich besonders

---

[1]) Eingabe des Reichsverbandes der Automobilindustrie an den Reichstag betr. Einfuhrzölle für ausländische Kraftwagen vom 2. Mai 1925.

[2]) Eingabe, a. a. O.

in der Anwendung derartiger, im Wirtschaftsverkehr bisher wenig bekannter Abwehrmittel bediente, über eine gleichartige deutsche Gesellschaft, daß sie „ihre Wagen genau nachgemacht habe“,[1]) um damit zu dokumentieren, daß das deutsche Unternehmen nicht in der Lage sei, Kraftwagen nach eigenen Erfindungen zu erbauen. Einige Monate später wollte sogar eine in den französischen Zeitungen erscheinende Berliner Meldung von dem bevorstehenden Konkurs dieser deutschen Firma wissen.

Die überaus schädigenden Wirkungen solcher Gegenpropaganda, gegen die es keine Abwehrmittel gab, konnten nicht ausbleiben.

Außer diesen von der Privatindustrie ausgehenden Kampfmaßnahmen hatten auch die ausländischen Regierungen in den Wirtschaftskampf mit den ihnen zu Gebote stehenden Mitteln eingegriffen. Fast alle Länder, in denen eine Automobilindustrie bestand oder sich entwickelte, hatten auf die Eintuhr ausländischer Kraftfahrzeuge hohe Einfuhrzölle gelegt, die teilweise einer vollständigen Einfuhrsperre gleichkamen.

Für das Jahr 1924 erhoben von den Nachbarländern Deutschlands, wohin sich begreiflicherweise zuerst die Absatzbemühungen unserer Automobilindustrie richteten:[2])

Frankreich	180 %	Wertzoll	
Belgien	40 %	„	
Italien	35 %	„	zuzügl. des jeweiligen Goldaufschlags, auf Personen- und Lastkraftwagen von 400—2500 kg: pro 100 kg 120—75 Lire.
Tschechoslowakei	65 %	„	
Österreich	35 %	„	auf Kraftwagen und Motorräder; ferner 150—60 Kr. je 100 kg bei einem Gewicht von 4—32 dz pro Fahrzeug.
England	33 1/3 %	„	dagegen Lastkraftwagen und Omnibusse (die hauptsächlich aus Deutschland eingeführt wurden) zollfrei.

In Holland und in den nordischen Ländern, in die ein großer Teil der deutschen Ausfuhr abgesetzt wurde, waren die Zollsätze am günstigsten:

Holland	5 %	Wertzoll	
Dänemark	5 %	„	plus 0,25 Kr. pro kg.
Norwegen	12 %	„	
Schweden	15 %	„	
Lettland	bis 24 PS 1400 Goldfrs. pr. Stck.		
	über 24 PS 2000 „ „ „		

[1]) „Tägliche Rundschau“ vom 11. November 1925.

[2]) Nach einer Zusammenstellung des Reichsverbandes der Automobilindustrie in der Beilage zum „Motorwagen“, Jahrg. 1924, S. 57.

Deutschland schützte sich mit der Einfuhrsperre gegen eine unbeschränkte Invasion ausländischer Produkte und hatte nur geringe Kontingente zugelassen. Daher erklärt es sich, daß es um die Wende des Jahres 1923 noch einen Ausfuhrüberschuß aufzuweisen hatte, der erst seit dem April des nächsten Jahres einem erheblichen Einfuhrüberschuß Platz machte.

Die deutsche Automobilindustrie mußte, als sie nach einer Pause von etwa 10 Jahren zum ersten Male wieder in einen unter den gleichen Währungsvoraussetzungen auf dem internationalen Markt einsetzenden Wettbewerb mit ihrer ausländischen Konkurrenz eintrat, erkennen, daß sie ihren Produktionsüberschuß nicht mehr wie in der Vorkriegszeit mühelos an das Ausland abstoßen konnte, sondern daß zum Teil in den Ländern, die ihre Fabrikate ehedem absorbiert hatten, eigene Kraftfahrzeugindustrien entstanden waren, die sich gegen ein Eindringen fremder Erzeugnisse mit allen Kräften wehrten, und daß zum anderen ihre konstruktionstechnischen Methoden mittlerweile durch neue Verfahren überflügelt waren, deren Auswirkungen ihr einen erfolgreichen Wettbewerb vorderhand unmöglich machten. Es konnte nicht geleugnet werden, daß sie die erste Phase des begonnenen Konkurrenzkampfes mit dem Ausland verloren hatte.

III.

Das erste Geschäftsjahr nach der Stabilisierung.

Die ungünstige produktionstechnische Lage und der aussichtslose Konkurrenzkampf mit dem Auslande konnten ihre Wirkungen auf das erste Jahr, für welches die Automobilindustrie wieder mit einer festen Währung zu rechnen hatte, nicht verfehlen. Der Produktionsüberschuß, der im Auslande nicht untergebracht werden konnte, sollte dem Binnenmarkt zugeführt werden. Dort aber waren die günstigeren Preisbedingungen der ausländischen Konkurrenz mittlerweile bekannt geworden, und man zog es vor, einen billigen ausländischen vor einem teuren deutschen Kraftwagen anzuschaffen. Da inzwischen auch die Einfuhreinschränkungen gegenüber dem Auslande durch Handelsverträge oder durch freizügigere Handhabung der Einfuhrerlaubniserteilung gemildert worden waren, trat nunmehr die ausländische Konkurrenz, die, wie im vorigen Kapitel gezeigt wurde, Deutschland bereits vom internationalen Markt verdrängt hatte, auf dem Binnenmarkte gegen die deutsche Automobilindustrie an. Die nachfolgenden Zahlen lassen deutlich die mit dem Jahre 1924 eingetretene Verschiebung erkennen. Es betrug für 1924:

	Ausfuhr	Einfuhr
	Stückzahl	
Personenmotorwagen	1 516	4 827
Gütermotorwagen, Lokomotiven (außer Dampflokomotiven), Raupenschlepper	794	829
Motorfahrräder	2 178	1 606

Diese Statistik ist insofern nicht vollständig, als sie die durch das besetzte Gebiet, in dem für einen Teil der Berichtsperiode noch die deutsche Gebietshoheit ausgeschaltet war, hereingeführten Kraftfahrzeuge nicht voll erfaßt hat. Sie zeigt aber deutlich die starke Zunahme ausländischer Fabrikate auf dem Binnenmarkt, unter denen die Personenwagen, die die teuersten Produkte darstellen, den größten Anteil haben.

Es kommt hinzu, daß die ausländischen Unternehmen dem Käufer durch langfristige Kredite oder durch Einräumung von Ratenzahlungen teilweise ein sehr weitgehendes Entgegenkommen zeigen und hierdurch — abgesehen von der Billigkeit ihrer Erzeugnisse gegenüber den deutschen Kraftwagen — dem Käufer einen Anreiz zur Anschaffung ihrer Fabrikate geben konnten, während die deutsche Automobilindustrie besonders von der Händlerschaft bei Bestellungen Vorauszahlung verlangte.

Neben dieser von außen her eingedrungenen Gefahr hatte sich aber auch die gesamte Marktlage außerordentlich verschlechtert. Die Spuren der beginnenden Deflationskrise machten sich auf einigen Gebieten der deutschen Wirtschaft schon bemerkbar. Überall herrschte eine große Kapitalarmut und eine starke Kreditnot, die sich bis in die letzten Verästelungen der deutschen Wirtschaft fortpflanzte. Die Reichsbank, die in den ersten Monaten nach Einführung der Goldmarkwährung reichliche Kredite zur Verfügung gestellt hatte, entschloß sich in der Befürchtung einer neuen Inflationswelle am 7. April zu einer schroffen Kreditrestriktion, gab keine weiteren Kreditmittel an die Wirtschaft mehr ab und kündigte teilweise die von ihr vorgeschossenen Beträge. Besonders empfindlich mußte es die Automobilindustrie treffen, daß sich die Reichsbank weigerte, Wechsel, die aus abgeschlossenen Automobilgeschäften entstanden waren, zu diskontieren.

Eine rigorose Steuerpolitik setzte ein, die sozialen Lasten hatten sich gegenüber dem Friedensstande um ein Vielfaches erhöht; auch die Eisenbahnfrachten lagen bedeutend über den Friedenssätzen. Es kam hinzu, daß die Leihsätze für kurz- oder langfristige Gelder, soweit diese überhaupt zur Verfügung

standen, außerordentlich hoch waren und letzten Endes verteuernd auf die Produktion der Wirtschaft wirken mußten.

Zu alledem brachte das Jahr 1924 das Dawes-Gutachten und das Londoner Abkommen, deren Folgen eine außerordentliche Belastung der gesamten deutschen Volkswirtschaft waren.

Abgesehen von diesen Momenten, die die Entwicklung der deutschen Volkswirtschaft insgesamt stark hemmten, wurde die Automobilindustrie durch Sonderbesteuerungen noch besonders hart getroffen. Immer noch war das Automobil trotz seiner hervorragenden wirtschaftlichen Fähigkeiten in den Augen der Behörden ein Gegenstand, der als Luxus angesehen und entsprechend besteuert wurde. Es wurde sowohl die Luxussteuer vom Hersteller als auch vom Besitzer erhoben. Da die einzelnen Bestandteile des Kraftfahrzeuges aus den verschiedenen Produktionsstätten kamen, waren sie mit Luxus- und Umsatzsteuer im Endprodukt mehrfach belegt, desgleichen waren auch Reparaturvornahmen luxussteuerpflichtig. Dazu mußten aber außer diesen einmaligen Steuern die Besitzer der Kraftfahrzeuge eine jährliche Kraftfahrzeugsteuer in Höhe von 120—520 GM. bei Wagen von 6—14 PS zahlen; außerdem waren im Kraftfahrzeugsteuergesetz noch die verschiedensten Abgaben für die Erteilung von Erlaubnisscheinen, Führerzeugnissen usw. vorgesehen.

Es ist begreiflich, daß bei der allgemeinen Kapitalnot und bei der durch die Goldmark-Eröffnungsbilanz zutage getretenen Armut, in der sich die deutsche Wirtschaft befand, die Anschaffung eines Kraftfahrzeuges nur in den allerdringendsten Fällen vorgenommen wurde, und daß sich der Absatz an Kraftfahrzeugen von Monat zu Monat verringerte, bis er beim Beginn der Stabilisierungskrisis im zweiten Quartal des Jahres fast gänzlich aufhörte. Auch die seitens der Automobilindustrie vorgenommenen teilweise erheblichen Preissenkungen, die oft zu Verlustgeschäften führten, konnten den Absatz nur wenig heben.

Infolge der Geldknappheit ist eine deutliche Verschiebung in der Nachfrage nach Kraftfahrzeugen festzustellen. Die Bestandsstatistik weist für die Zeit vom 1. 7. 1923 bis 1. 7. 1924 eine gegenüber dem Vorjahre um nur 37,6 % gesteigerte Zunahme des Gesamtbestandes aus. Davon entfallen allein 33,7 % auf Motorkrafträder, die gegenüber dem Vorjahre eine Steigerung von fast 64,9 % erfahren haben. Die Zunahme von Personen- und Lastkraftwagen hat sich dagegen erheblich abgeschwächt.

Obwohl die Aufnahmefähigkeit des Marktes infolge der wirtschaftlichen Depression beträchtlich abgenommen hatte, ist doch die Tatsache der Bestandszunahme an Kraftfahrzeugen für das Jahr 1924 recht bemerkenswert und ein Beweis für die Einsicht in die wirtschaftliche Bedeutung, welche dem Kraftfahrzeug zukommt. Dies zeigte sich auch darin, daß während des Jahres 1924 eine Reihe von Behörden ins Leben gerufen wurde, die die

zahlreichen durch die Zunahme des Automobilbestandes aufgeworfenen Probleme in Behandlung nehmen sollten. So wurde durch die Verordnung vom 11. 7. 1924 der Beirat für das Kraftfahrwesen beim Reichs-Verkehrsministerium gegründet, der in grundsätzlichen und besonders wichtigen Fragen auf dem Gebiete des Kraftfahrwesens Gutachten einzuholen und abzugeben hatte. Ferner wurde eine Studiengesellschaft für den Automobilstraßenbau gegründet, deren Aufgabe die wissenschaftliche und praktische Erforschung des Automobilverkehrs und seiner Wirkungen auf den Bau von geeigneten Automobilverkehrsstraßen sein sollte.

Die Arbeitsgemeinschaft für das Kraftfahrwesen hatte namentlich die Fragen der Automobilgesetzgebung und der Automobilbesteuerung zu studieren. Die Deutsche Verkehrswacht e. V. faßte alle am Straßenverkehr interessierten Verbände zusammen, um die Frage der erhöhten Sicherheit im Straßenverkehr zu lösen. Die Industrie- und Handelskammer zu Berlin rief einen Fachausschuß für das Kraftfahrzeuggewerbe ins Leben, der sich mit allen wichtigen Tagesfragen, die die Automobilindustrie und die Automobilbesitzer interessieren konnten, zu befassen hatte.

Aber alle diese neugegründeten Organisationen konnten die absteigende Entwicklung, welche die Automobilindustrie vorerst noch einnahm, ebensowenig verhindern wie die Tatsache, daß vorübergehend eine verhältnismäßig lebhafte Nachfrage nach Lastkraftwagen und Omnibussen, bei letzteren hauptsächlich seitens privater und kommunaler Kraftverkehrsgesellschaften, einsetzte.

Das erste Geschäftsjahr nach der Goldmark-Eröffnungsbilanz zeigte in seinen Ergebnissen, niedergelegt in den bereits mehrfach zitierten statistischen Erhebungen dieser Untersuchung, daß sich die Entwicklung der deutschen Automobilindustrie in absteigender Linie befand.

Über das Ergebnis des ersten Geschäftsjahres nach der Goldmark-Eröffnungsbilanz liegen nur von 83 Gesellschaften die Resultate vor. Im Verlauf des Jahres waren bereits 7 Gesellschaften ausgeschieden, davon 2 durch Konkurs, 4 durch Liquidation und 1 durch Fusion. Allerdings waren es unbedeutende Unternehmen, deren Aktienkapital insgesamt nur 1,81 Millionen RM. betrug, immerhin war ihr Ausscheiden doch das erste Anzeichen des auch in der Automobilindustrie beginnenden Verfalls.

Das Ergebnis des ersten Geschäftsjahres der deutschen Automobilindustrie war infolge der geschilderten Verhältnisse überaus mager. Die Rente, die das gesamte Aktienkapital der erfaßten 83 Gesellschaften abwarf, betrug nur 3,6 %. Die Automobilhersteller erzielten mit 2,1 % gegenüber 3,92 % bei der Gummiindustrie und 3,91 % bei der Zubehörindustrie die geringste Dividende. In allen 3 Gruppen ist eine beträchtliche Zunahme der Vorräte fest-

zustellen: ein Zeichen dafür, daß die Automobilindustrie nicht mehr in der Lage war, ihre Produktion abzusetzen. Eine leichte Besserung weist die Reservestellung auf, die sich bei der gesamten Industrie auf 15,9 % des Aktienkapitals erhöhte, bei der Gruppe der Hersteller 18,2 %, bei den Hilfsindustrien 10,1 % und bei der Gummiindustrie rund 11 % des Aktienkapitals beträgt. Der Wert der Anlagen zeigt eine leichte Erhöhung bei der Gesamtindustrie, die allerdings nur auf das Konto der Herstellergruppe kommt, wohingegen die beiden anderen Gruppen eine geringe Minderung ihrer Anlagewerte ausweisen. Die Erhöhung der Anlagen bei der Herstellergruppe mag wohl zum größten Teil daher rühren, daß dort bei der Wertansetzung in der Goldmark-Eröffnungsbilanz allzu vorsichtig verfahren worden war, und daß man sich bemühte, durch Umwandlung der so geschaffenen stillen Reserven in offene das ungünstige Bild, das die Bilanzen von dem Zustand gaben, in dem sich die Automobilindustrie befand, etwas zu verbessern. Jedenfalls sind in dem Zeitraum, soweit dies aus den Geschäftsberichten festgestellt werden konnte, keine wesentlichen Erweiterungen durchgeführt worden, die eine Höherbewertung der Anlagen hätten rechtfertigen können.

Führte somit schon allein die Untersuchung der Konjunktur des Jahres 1924 zu dem Ergebnis, daß sich die Lage der Automobilindustrie außerordentlich verschlechtert hatte, so bringen die Untersuchungen der Bilanzen hierfür einen weiteren Beweis. Die Krisis, von welcher die Automobilindustrie erfaßt wurde, macht sich bereits in den Ergebnissen des ersten Geschäftsjahres bemerkbar.

Vierter Teil.

Die Entwicklung der deutschen Automobilindustrie seit der Stabilisierung.

A.

Die Krisis in der deutschen Automobilindustrie und ihre Überwindung.

I.

Die Ursachen der Krisis.

1. Innere Ursachen.

Der Zeitraum von etwa der Mitte des Jahres 1924 bis gegen Ende 1925 ist, äußerlich gesehen, eine der traurigsten Perioden der deutschen Wirtschaftsgeschichte. Unter den Folgen der Kapital- und Kreditnot, der Verarmung des ganzen deutschen Volkes, den drückenden Lasten des Friedensvertrages sank die Kaufkraft und damit der Konsum auf ein Minimum. Dies hatte gewaltige Einschränkungen der während der Inflationsperiode stark aufgeblähten Betriebe, verbunden mit einer immer größer werdenden Arbeitslosigkeit zur Folge. Einzelunternehmungen und ganze Konzerne, an deren solide Grundlage man immer geglaubt hatte, und mit deren Schicksal — wie man glaubte — die ganze deutsche Wirtschaft verknüpft war, brachen zusammen. Innerlich war dieser Zustand eine notwendige Folge der Stabilisierung und ein unausbleiblicher Bereinigungsprozeß nach der ungesunden Scheinblüte der Inflationsperiode.

Auch die Automobilindustrie blieb von den Einwirkungen der Krisis nicht verschont. Etwa um die Mitte des Jahres 1925 begann bei ihr der Zersetzungsprozeß, der noch bis in den Beginn des Jahres 1926 fortdauerte. 29 Gesellschaften mit einem Aktienkapital von 28,2 Mill. Reichsmark mußten während dieser Zeit in Liquidation treten oder den Konkurs anmelden. Zwar befand sich unter ihnen ein großer Teil von Unternehmen,

die erst während der Inflationsperiode entstanden waren und denen es außer an Kapital und Kredit auch an der notwendigen Tradition fehlte, die ihnen eine Angleichung an die Forderungen normaler Verhältnisse erleichtert hätte. Aber auch eine Reihe von ehemals gutfundierten Gesellschaften, die bereits vor dem Kriege bestanden hatten, ging in der Inflationskrisis unter.

Außer diesen wurden auch diejenigen Unternehmen, die sich halten konnten, von den Verhältnissen stark mitgenommen.

Wenn die deutsche Automobilindustrie mit 30 % ihres zahlenmäßigen Bestandes und mit 10 % ihres Aktienkapitals von der allgemeinen Wirtschaftskrisis besonders schwer betroffen wurde, so sprach hierfür eine ganze Reihe von Gründen. In den vorhergehenden Kapiteln wurde bereits angedeutet, daß ihre Produktionsweise veraltet war. Immer noch bezogen die Automobilhersteller etwa 60—70 % des für die Zusammensetzung des Automobils erforderlichen Materials aus anderen Industrien. Die Steuerpolitik des Staates, der insbesondere eine außerordentlich hohe Umsatzsteuer eingeführt hatte, welche für jeden einzelnen Automobilteil bis zur Herstellung zum ganzen Kraftfahrzeug mehrfach erhoben wurde, und die zahlreichen Sondersteuern, die außerdem auf dem Automobil lasteten, mußten sich in einer Zeit, in der alles auf die Ersparnis der Gestehungskosten zum Zwecke eines möglichst billigen Endproduktes ankam, besonders stark bemerkbar machen. Bis die Einzelteile beim Automobilhersteller anlangten, war zudem in ihrem Preise, da viele von ihnen mehrere Produktionsstufen durchliefen, bereits ein mehrfacher Unternehmergewinn enthalten, der das Endprodukt unnötig verteuerte.

Die altmodischen Methoden der Herstellung, die die deutsche Automobilindustrie nicht so schnell durch neuere ersetzen konnte, erhöhten die Arbeitsmenge, die auf die Herstellung eines Kraftfahrzeuges verwendet wurde, und vergrößerten noch die Differenz zwischen den Gestehungskosten der deutschen und ausländischen Automobilfabriken. Es fehlte der deutschen Automobilindustrie an einer rationellen Arbeitsweise, wie sie das Ausland schon längst eingeführt hatte, und die durch die Worte: Serienbau, Typisierung, Normalisierung und Fließarbeit gekennzeichnet wird.

Der Arbeitsaufwand, den die deutschen Automobilfabriken gegenüber ihrer ausländischen Konkurrenz benötigten, wird durch folgende Gegenüberstellung des deutschen Automobil-Händler-Verbandes charakterisiert. Es waren bei der Herstellung des gleichen Kraftwagens erforderlich: [1])

---

[1]) Eingabe des Deutschen Automobilhändler-Verbandes e. V. an den Reichstag, betr. Entwurf eines Gesetzes über Zolländerungen-Tarifposition 915 v. 8. 7. 25. — Ferner: Dr. Mahrholz, Amerikanische Industrie-Konkurrenz in „Vossische Ztg." vom 11. 12. 25.

bei Ford	5 3/4	Arbeiter
bei Morris	29	„
bei der Aga	120	„
bei Audi	350	„
bei Benz	450	„
bei Horch	über 500	„
bei Daimler	1 750	„

Demzufolge waren auch die Produktionskosten entsprechend hoch. Sie betrugen bei den gleichen Wagentypen je 1 kg des fertigen Wagens für deutsche Wagen 6,42—12,56 RM, für amerikanische Wagen 1,66—7,18 RM.

Die Überlegenheit der ausländischen Produktionsmethoden gegenüber den deutschen wird durch diese Zahlen deutlich gemacht. Und es darf behauptet werden, daß die Krisis der deutschen Automobilindustrie, die bei ihr im Verhältnis zu den übrigen Wirtschaftszweigen besonders große Ausmaße angenommen hatte, weniger durch die allgemeine wirtschaftliche Depression als ganz besonders durch ihre außerordentlich große Unterlegenheit gegenüber ihrer ausländischen Konkurrenz eine so tiefgreifende Wirkung ausübte.

2. Äußere Ursachen.

Zu den Ursachen, die durch die innerdeutschen Verhältnisse und den eigenen Produktionsrückstand der Automobilindustrie zur Verschärfung der Krisis beitrugen, gesellte sich noch die vorteilhafte Position, die die Auslandskonkurrenz ihr gegenüber einnahm. Diese hatte, im Gegensatz zur deutschen Automobilindustrie, schon frühzeitig den Schwerpunkt ihrer Bestrebungen auf die Konstruktion einer Gebrauchswagentype gelegt. Zwar litt häufig das äußere Ansehen des Wagens hierunter, aber für spezifisch wirtschaftliche Zwecke ließ er sich besser verwenden und wurde demzufolge eher gekauft, da er sowohl sportliche als auch wirtschaftliche Aufgaben erfüllen konnte.

Der Hauptvorteil aber, den das Ausland vor der deutschen Automobilindustrie voraus hatte, war, daß es nicht wie dieses eine solche Unzahl von verschiedenen Typen fabrizierte, sondern sich auf die Herstellung einiger weniger Modelle beschränkte, nachdem man sich von ihrer Geeignetheit für den Gebrauch überzeugt hatte. Durch den Übergang zur Serienfabrikation konnte sie „ihre Wagen typisieren", die einzelnen Teile „normieren" und das Ganze durch „Fließarbeit" herstellen.

Durch die Typisierung eines Objektes, in diesem Falle des Kraftfahrzeuges, wird der Erbauer an eine konservative Konstruktionsweise gewöhnt und die Konstruktion vereinfacht.

Durch die gleichbleibende Konstruktion werden auch die Einzelteile nicht verändert. Dadurch ist die Gewähr für ihren Gebrauch in größeren Mengen gegeben. Ihr Hersteller kann sich auf Massenproduktion einstellen und damit ihre Preise reduzieren.

Von den Vorteilen der „Normung" seien die wichtigsten aufgezählt: [1])

Sie vereinfacht die allgemeine Entwurfsarbeit und sichert erprobte technische Erfahrung, verringert die Fertigungskosten vieler Teile, setzt die Fabrikationskosten herab und vermindert die Anschaffung von Werkzeugmaschinen, Hilfs- und Ersatzteile lassen sich leichter herstellen und wieder beschaffen.

Die Bestrebungen, für bestimmte Produkte, besonders das komplizierte Kraftfahrzeug, Normen einzuführen, sind schon alt.[2]) Bereits 1901 bestand in England die British Engineering Standards Association, deren Organisation und Arbeitsweise ähnlich derjenigen des Normen-Ausschusses der Deutschen Industrie ist. Die Society of Motor Manufacturers and Traders und die Institution of Automotive-Engineers geben seit 1923 regelmäßig Normenvorschläge in den Data Sheets bekannt.

Am ausgeprägtesten ist das Normenwesen für die Automobilindustrie in Amerika. Dort wurde 1910 von der Society of Automotive Engineers das Standards Committee gegründet, das die Aufgabe hatte, die von der Association of Licensed Automobile Manufacturers gesammelten Erfahrungen praktisch zu verwenden. Das Committee besteht aus etwa 250 Mitgliedern, die, auf einzelne Unterausschüsse verteilt, für die verschiedenen Konstruktionsgruppen die Normungen festsetzen. Es hat viel zu einer erhöhten Wirtschaftlichkeit der Konstruktionen und einer Erleichterung der Ersatzbeschaffung beigetragen.

Einzelne amerikanische Firmen wie die General Motors Company und Studebaker haben eigene Normenkataloge herausgegeben.

Das amerikanische und das englische Committee haben schon mehrfach Besprechungen zur Schaffung gemeinsamer internationaler Grundnormen abgehalten.

In Österreich wird die Kraftwagennormung durch die Abteilung V., Verkehrswesen, des österreichischen Normenausschusses für Industrie und Gewerbe bearbeitet. Es wurden aber dort noch keine nennenswerten Fortschritte erzielt.

Die dritte Arbeitsmethode ist die Fließarbeit. Sie ist die Zerlegung des Arbeitsprozesses und des Arbeitsvorganges in ihre einfachsten Elemente bzw. Operationen, die von ein- und demselben Arbeiter mit der gleichen Maschine und Handhabung bearbeitet und von ihm aus mechanisch auf dem „fließenden Band" zur nächsten Vorbereitungsstätte transportiert werden, bis sie schließlich als Fertigprodukt — ebenfalls auf mechanischem Wege — die Werkstätte verlassen. So ist Fließarbeit „eine örtlich fortschreitende, zeitlich bestimmte lückenlose Folge von Arbeitsgängen, die

[1]) Dipl.-Ing. Grodzinsker, „Normung" in: Automobiltechnisches Handbuch, 11. Aufl. Berlin 1926, S. 93 ff., Verlag M. Krayn.
[2]) Desgl.

den Zweck hat, den Produktionsprozeß zu beschleunigen."[1]) Die menschliche Arbeitskraft wird soviel wie möglich durch mechanische ersetzt. Wo sie eingesetzt wird, geschieht es unter größter Schonung, indem nach der bequemsten Methode der Handgriff zu verrichten ist, und dementsprechend unter bester Ausnutzung der Arbeitsleistung. Durch die allmähliche Gewöhnung an die immer gleiche Tätigkeit wird die Gesamtarbeitszeit beträchtlich gekürzt. Der Unternehmer erspart also Lohn und Zeit: Das Kapital wird schneller umgeschlagen.

Die Ersparnis des Betriebskapitals zeigt sich an folgender Rechnung aus den Ford-Betrieben recht deutlich:[2]) „Würde bei einer Tagesleistung von 10 000 Wagen mit Herstellungskosten von Mk. 1 200.— so lange an jedem Wagen gearbeitet als in manchen Betrieben in Deutschland mit etwa 150 Tagen, so müßten beständig 10 000 mal 1200 mal 150 = 1 800 000 000 Mark durch den Betrieb fließen, während bei zweitägiger Fertigstellung nur 10 000 mal 1200 mal 2 = 2 400 000 Mark notwendig sind." Bei Ford hat die Produktionsbeschleunigung ein derartiges Tempo angenommen, daß die Erzeugung früher fertig ist als nach üblichen Bedingungen die Zahlung für das darin steckende Material fällig wird.[3]) Mit Hilfe der Fließarbeit kann demnach unter geringstem Aufwand an Betriebskapital die größtmögliche Produktion durchgeführt werden. Durch die Ersparnis an Kosten und Zeit kann wiederum das Endprodukt billiger angeboten werden, es wird einen größeren Absatz haben und in diesem Kreislauf eine Reihe von Entwicklungsstufen durchgehen können, bevor eine Sättigung des Marktes eingetreten ist — wie das hinreichend bekannte und vielzitierte Beispiel des Fordschen Unternehmens beweist.

Aber es ist nicht Ford allein, der diese Methode mit Erfolg angewandt hatte. Fast alle bedeutenden amerikanischen und außeramerikanischen Unternehmen hatten diese Arbeitsweise eingeführt mit dem Ergebnis, daß ihre Produktion um ein Vielfaches stieg und der Preis ihres Produktes eine erhebliche Reduzierung erfuhr.

Wie sehr die deutsche Automobilindustrie mit ihrer eigenen Produktion gegenüber dem Ausland zurücktritt, zeigt die Tabelle auf der folgenden Seite:[4])

Deutschlands Anteil sowohl an der Produktion als auch am Export stellt danach einen ganz bescheidenen Bruchteil selbst des nächsthöheren Landes dar. Fast in allen seinen Konkurrenzländern befinden sich Produktion und

---

[1]) „Fließarbeit", Beiträge zu ihrer Einführung. Herausgabe im Auftrage des Ausschusses für wirtschaftliche Fertigung (AWF) beim Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit von Dipl.-Ing. Mackbach und Dr. Ing. Otto Kienzle, Berlin 1926, Verlag Verein Deutscher Ingenieure.

[2]) Desgl.

[3]) Desgl.

[4]) „Commerce Reports" Nr. 42 vom 19. 10. 25.

Jahr	U. S. A.[1]) u. Canada	Großbritannien	Frankreich	Italien	Deutschland	Die 4 Länder insgesamt.
	Produktion	Export				
1924	[2])3 640 108	15 596	48 127	18 928	2 310	84 961
1923	4 093 939	5 474	30 924	12 773	5 754	54 925
1922	2 638 562	4 280	17 870	11 372	9 163	42 685
1921	1 661 550	3 762	(3)	10 415	5 778	(3)
1920	2 205 197	8 433	(3)	11 320	17 486	(3)
	Export[5])	Produktion[4])				
1924	[5])367 197	133 000	145 000	35 000	18 000	331 000
1923	315 381	78 000	125 000	20 000	35 000	258 000
1922	104 575	45 000	95 000	18 000	(3)	(3)
1921	42 657	(3)	55 500	18 790	(3)	(3)
1920	183 660	(3)	(3)	(3)	(3)	(3)
	Export im Verhältnis zur Produktion					
1924	10,1	11,7	33,2	54,0	12,8	25,7
1923	7,7	7,0	24,7	63,8	16,4	21,3
1922	4,0	9,5	18,9	63,2	—	—
1921	2,6	—	—	55,4	—	—
1920	8,3	—	—	—	—	—

[1]) 1923 und 1924 einschl. der Niederlassungen im Ausland; ausschließlich Export zwischen U. S. A. und Canada.
[2]) Januar bis November 1925 336 588 Wert Dollar 32 385 000.
[3]) Amtliche Produktionsziffern nicht erhältlich; Ergebnis besterreichbarer Schätzungen.
[4]) Angaben nicht erhältlich.
[5]) Januar bis November 3 995 029.

Export in aufsteigender Bewegung, während sie für Deutschland nach unten weist.

Der Grund dafür ist die außerordentlich große technische Überlegenheit des Auslandes, der es nicht allein fast kampflos gelungen war, Deutschland vom Weltmarkt zu verdrängen, als es die ersten Versuche machte, sich ihn wieder zu erschließen, sondern mit deren Hilfe das Ausland auch auf dem deutschen Inlandsmarkt die Anstrengungen der deutschen Automobilindustrie zunichte zu machen drohte.

II.

Maßnahmen zur Überwindung der Krisis.

1. Die Schutzzölle.

Es war in den vorigen Kapiteln gezeigt worden, daß eine Teilursache der Krisis in der Automobilindustrie zweifellos auch die allgemeine wirtschaftliche Depression war, daß aber die Hauptursache für den außerordentlichen Niedergang in der Automobilindustrie der produktionstechnische Rückstand war, der zum Vorschein kam, als sie das erste Mal wieder in einen Wettkampf mit ihrer ausländischen Konkurrenz auf dem Weltmarkte eintrat. Es war auch gezeigt worden, daß sie ihre Produktion auf den

Inlandsmarkt zurückführte und versuchte, sie dort abzusetzen, daß ihr dies aber trotz teilweise ziemlich erheblicher Preisherabsetzungen nicht gelang. Es stand ferner zu befürchten, daß der deutschen Automobilindustrie durch die mit Beginn der für Oktober 1925 vorgesehenen Aufhebung der Einfuhrsperre von ihrer ausländischen Konkurrenz, — die, in erster Linie Amerika, bereits die anderen europäischen Länder mit ihren billigen Produkten überschwemmte, — in kurzer Zeit weitere Schwierigkeiten entstehen würden. Es wurde bekannt, daß Henry Ford in verschiedenen europäischen Ländern bereits Niederlagen und teilweise auch Fabriken eingerichtet hatte, und daß er auch die Absicht habe, in Deutschland eigene Werkstätten zu errichten.[1]) Man hörte, daß ausländische Firmen den Kurssturz auf dem Aktienmarkt bereits benutzt hatten, um sich in den Besitz der Majorität deutscher Automobilunternehmen zu bringen; teilweise befanden sich auch schon in den deutschen Grenzgebieten, insbesondere in oder nahe bei den Besatzungszonen Filialen ausländischer Firmen, die sowohl durch ihre billigen Angebote, als auch durch ihre verlockenden Kreditsysteme die deutschen Käufer mit Erfolg an sich herangezogen hatten.

Die Lage war für die deutsche Automobilindustrie derartig trübe, daß sie unfähig war, sie aus eigenen Kräften zu bessern. Es wurde verlangt, daß die Reichsregierung eingreifen sollte, und es begann der Kampf um die Schutzzölle.

In diesem Kampf standen sich die Automobilindustrie und die Händlerschaft als scharfe Gegner gegenüber. Die Automobilindustrie, vertreten durch den Reichsverband der Automobilindustrie, hätte es am liebsten gesehen, wenn für eine Zeitspanne von 3—5 Jahren eine gänzliche Einfuhrsperre für ausländische Kraftwagen verhängt worden wäre. Dem standen aber nicht nur handelspolitische Bedenken, sondern auch die Interessen weiter Kreise gegenüber, die durch den deutschen Automobilhändler-Verband vertreten wurden. Der Händler-Verband verwies darauf, daß zwar die Automobilindustrie sich in einer prekären Lage befinde, daß sie es aber mit der notwendigen produktionstechnischen Umstellung nicht so eilig haben würde, wenn man ihr durch die Ausschaltung der ausländischen Konkurrenz das Monopol auf dem Binnenmarkt verschaffte. Er hatte richtig erkannt, daß der Bedarf an Kraftfahrzeugen in Deutschland außerordentlich groß sei und man ihn wenigstens teilweise durch die Einfuhr ausländischer Fabrikate befriedigen müsse, solange die Automobilindustrie noch nicht in der Lage sei, sie in genügenden

[1]) Henry Ford gründete im August 1925 mit einem Aktienkapital von RM. 5,0 Mill. die Ford Motor Company mit Sitz in Berlin („Deutscher Reichsanzeiger" v. 28. 8. 1925) und begann seine Produktion durch Vergebung der Lizenzen an eine Reihe deutscher Firmen und den Bau von Ersatzteilen. Im Februar 1926 führte er Verhandlungen über den Ankauf des Lockstedter Lagers.

Mengen und — vor allem — zu mindestens den gleichen Preisen zu produzieren. Er wies auch erfolgreich darauf hin, daß die Automobilindustrie die gänzliche Einfuhrsperre zur Hochhaltung ihrer Preise benutzen würde, wie sie bereits vielfach im Inland höhere Preise verlangt hatte als auf ausländischen Ausstellungen. Die Preisdifferenzen für den Inlands- und Auslandsmarkt betrugen z. B. nach der Eingabe des Deutschen Automobilhändler-Verbandes an den Reichstag vom 17. Juni 1925 auf der Amsterdamer Automobilausstellung im Jahre 1925 10—25 % zu Ungunsten der Inlandspreise.[1])

Wenn zwar die Stellungnahme des Automobilhändler-Verbandes zu einem guten Teile von reinen Privatinteressen diktiert war, so darf doch nicht verkannt werden, daß sie einer gewissen Berechtigung nicht entbehrt. Mit der teilweisen Zulassung der ausländischen Konkurrenz wurde zweifellos der deutschen Automobilindustrie ein starker Anreiz gegeben, ihre produktionstechnische Umstellung so schnell wie möglich vorzunehmen. Es war auch vorauszusehen, daß der Erfüllung dieses Erfordernisses noch eine Reihe wirtschaftlich schwach gestellter Unternehmen zum Opfer würde fallen müssen, aber für die Gesamtindustrie und für das Tempo des Rationalisierungsprozesses war es zweifellos besser, wenn der Ansporn dazu durch die drohende Auslandskonkurrenz gegeben wurde.

Diesem Standpunkt schloß sich auch die Regierung an, die mit dem 1. Oktober 1925 für die Zollposition 915 sinkende Zölle einführte, die der Automobilindustrie eine Schonzeit bis Mitte 1928 gewährt, bis zu welchem Termin nach sachverständigem Urteil der Umstellungsprozeß restlos vollendet sein könnte.[2]) Allerdings wurden die in der ursprünglichen Zolltarifnovelle vom 17. August 1925

[1]) Eingabe des Deutschen Automobilhändler-Verbandes. a. a. O.

[2]) Nachfolgende Aufstellung soll die mit der Zolltarifnovelle vom Oktober 1925 eingeführten gleitenden Zollsätze veranschaulichen. Es werden erhoben auf

Zoll in Reichsmark je dz

Zeit	Motorräder	Kraftwagen		
		bis 22 dz	über 22—32 dz	mehr als 32 dz
ab 1. 10. 25	RM 350	RM 250	RM 175	RM 150
1. 7. 26	RM 320	RM 225	RM 160	RM 135
1. 1. 27	RM 290	RM 200	RM 130	RM 120
1. 7. 27	RM 250	RM 150	RM 100	RM 90
1. 1. 28	RM 210	RM 100	RM 75	RM 70
1. 7. 28	RM 160	RM 75	RM 40	RM 30
	f. 1 dz	f. 1 dz	f. 1 dz	f. 1 dz

Diese Sätze beziehen sich auch auf eine Reihe von wichtigen Zubehör- und Ersatzteilen.

vorgesehenen Sätze, die am 1. Oktober 1925 in Kraft trat, durch die Handelsabkommen mit der belgisch-luxemburgischen Wirtschaftsunion vom 1. Oktober 1925, mit Italien vom 16. Dezember 1925, mit Österreich, der Tschecho-Slowakei und Amerika, welch letztere Meistbegünstigungsverträge waren, um einiges gemildert. Immerhin sind sie doch der deutschen Automobilindustrie ein wertvolles Hilfsmittel im Kampfe gegen ihre ausländische Konkurrenz.

2. Produktions- und Absatzgemeinschaften.

Während durch die Schutzzölle dem Eindringen der ausländischen Konkurrenz gewisse Grenzen gezogen waren und die Automobilindustrie in die Lage versetzt wurde, ihre Umstellung ohne Überhastung vorzunehmen, versuchte man durch Zusammenschlüsse in der Automobilindustrie und ihren Hilfsindustrien das Problem der Rationalisierung zu bewältigen. Es sind allerdings große Schwierigkeiten, die sich bisher einer der ungünstigen Lage der Automobilindustrie entsprechenden Zusammenschlußbewegung entgegensetzen.

Die bereits bestehenden Vereinigungen waren fast durchweg nur Preiskonventionen, die lediglich den Zweck hatten, den Marktpreis zu regulieren und einen gewissen Einfluß auf die Verteilung der Produktion zu nehmen. Produktionstechnische Zusammenschlüsse mit der Aufgabe, auch die Konstruktion gewisser Wagentypen oder Zubehörteile zu regeln, gab es im wesentlichen nicht, wenigstens in der eigentlichen Automobilindustrie, wo die Unternehmer ihre Konstruktionsmethoden und Konstruktionsarten ängstlich hüteten. Lediglich in der Zubehörindustrie bestand bereits seit etwa 1908 eine Kugellagerkonvention, deren Mitglieder einander ihre Patente zur Ausnutzung freigestellt hatten. Aber auch bei dieser Konvention war die Regulierung des Preises der Hauptzweck.

Der im Jahre 1919 gegründete Deutsche Automobilkonzern und die Gemeinschaft Deutscher Automobilfabriken, die im gleichen Jahre ins Leben gerufen wurde, waren anfänglich ebenfalls nur Preiskartelle. Später erweiterte der Deutsche Automobilkonzern seine Aufgaben durch die Aufstellung eines Produktionsprogramms, durch die Verpflichtung seiner Mitglieder, nur je eine Type zu konstruieren und durch die gemeinsame Regelung des Ein- und Verkaufs.

In der Gummiindustrie bestand eine ähnliche Organisation seit etwa 1910[1]). 1913 waren in dieser Konvention 10 Gummifabriken, darunter auch 3 ausländische zusammengeschlossen, deren Aufgabe ebenfalls in der Ausschaltung der gegenseitigen Konkurrenz, der Festsetzung der Preise sowie der Regelung des Ver-

[1]) Geschäftsbericht des Deutschen Automobilhändler-Verbandes 1912/13.

tragsverhältnisses mit der Automobilhändlerschaft, die ihr hauptsächlicher Abnehmer und Wiederverkäufer für ihre Fabrikate war, bestand.

Die bedeutendste Produktionsgemeinschaft stellt der im April 1924 bis zum Jahre 2000 abgeschlossene Interessengemeinschaftsvertrag zwischen den beiden ältesten Automobilunternehmen, Daimler und Benz, dar. Der wesentliche Inhalt des Vertrages bezieht sich auf eine Regelung der Ein- und Verkaufsorganisation, der Propaganda und, was besonders wichtig ist, des Fabrikationsprogramms. Durch den Vertrag sollte die gegenseitige Konkurrenz dadurch ausgeschaltet werden, daß die beiden Unternehmen ihre bisher selbständigen Firmenbezeichnungen aufgaben und ihre Fabrikate nur noch mit einem Doppelnamen (Mercedes-Benz oder Daimler-Benz) auf den Markt brachten. In dem Gemeinschaftsvertrage sind ein weitgehendes Rationalisierungsprogramm und eine intensive Serienfabrikation vorgesehen.[1]) Da der Umstellungsprozeß bei diesen beiden bedeutendsten deutschen Automobilunternehmen erhebliche Mittel erforderte und sich die Notwendigkeit ergab, die Produktions- und Verwaltungskosten im Rahmen des Rationalisierungsprogramms auf ein Mindestmaß herabzusetzen, sind diese beiden Firmen vor kurzer Zeit eine Vollfusion eingegangen, die man als die Auswirkung der Krisis in der Automobilindustrie ansehen kann, die aber auch zugleich den anderen Unternehmen den Weg zeigt, den sie gehen müssen, wenn sie alle Mittel für ihren Wiederaufbau erschöpfen wollen.

In jüngster Zeit hat der Reichsverband der Automobilindustrie die Initiative ergriffen, um die notwendige Zusammenschlußbewegung in der Automobilindustrie zu forcieren. Es fanden verschiedentlich Verhandlungen statt, die, außer der Untersuchung der möglichen Vereinheitlichung der Kraftwagentypen und der Förderung des Gebrauchs moderner Fabrikationsmethoden auch dahin streben, die Automobilunternehmen zu engeren Gemeinschaften zusammenzuschließen. Die Verhandlungen hierüber sind aber außerordentlich schwierig und stoßen bei einer großen Anzahl von Unternehmen vorerst noch auf erhebliche Widerstände. Ob diese Zusammenschlußprojekte Aussicht auf Erfolg haben, läßt sich noch nicht übersehen, da die Haupthindernisse nicht bei den technischen Schwierigkeiten, die mit einigermaßen gutem Willen überwunden werden könnten, liegen, sondern bei den Unternehmern selbst, bei denen das privatwirtschaftliche Interesse und die Sorge um die Erhaltung der Selbständigkeit ihrer Unternehmen vorerst noch größer ist als die Einsicht in die volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten.

Es muß aber gefordert werden, daß die Automobilfabrikanten sich den wirtschaftlichen Notwendigkeiten nicht verschließen und den Anregungen des Reichsverbandes der Automobilindustrie nach-

[1]) „Magazin der Wirtschaft", Jahrg. 1925, Oktoberheft.

gehen, denn nur durch einen möglichst weitgehenden Zusammenschluß, durch eine vernunftgemäße Einteilung und Verteilung der Produktion ist die gründliche und endgültige Lösung der Krisis in der Automobilindustrie möglich. Vorerst ist die Produktion noch viel zu unrationell gruppiert, erfordert daher viel zu hohe Kosten, eine allzu lange Bindung des Kapitals, und einen vielzusehr überlasteten Fabrikationsapparat, dessen Folgen sich eben in den mangelhaften Methoden, dem allzu ausgeprägten Individualismus der Konstruktion und der mangelnden Typisierung bemerkbar machen. Die Folge davon ist, daß ein großer Teil des investierten Kapitals brach liegt oder verloren gehen muß. Dem kann nur abgeholfen werden, wenn sich die Automobilindustrie zu einer radikalen Konzentration ihrer Produktion versteht, der sich auch die Zubehörindustrie in weitestem Maße anzuschließen hätte. Es wird unvermeidlich sein, daß bei einem derartigen Umstellungsprozeß mancher Einzelunternehmer seine Eigenart und vielleicht auch einen Teil seiner Selbständigkeit wird aufgeben müssen, aber die Zusammenschlußbewegungen in anderen Industriezweigen: in der westlichen und östlichen Montanindustrie, in der chemischen Industrie besonders gründlich durchgeführt, beweisen die Erfolge derartiger Maßnahmen und zeigen auch der Automobilindustrie den Weg, den sie zu gehen haben wird, wenn sie bald wieder gesund und konkurrenzfähig werden will.

3. Normalisierungs- und Typisierungsbestrebungen.

Die deutsche Automobilindustrie hatte, als sie die Mängel erkannte, die die Ursache für ihre Mißerfolge auf dem internationalen Markt gewesen waren, keine Zeit verstreichen lassen und sich intensiv mit dem Studium der neuen Arbeitsmethode beschäftigt, da sie erkannte, daß eine Reorganisation hier zu beginnen habe. Deutsche Automobilingenieure wurden nach Amerika entsandt, wo sie an Ort und Stelle die hervorragende Betriebsorganisation der großen Firmen wie Ford und General Motors in Augenschein nehmen und Erfahrungen für die Anwendung auf die deutsche Automobilindustrie sammeln konnten.

Der Reichsverband der Automobilindustrie trat in Fühlungnahme mit dem Normenausschuß der deutschen Industrie,[1]) in welchem er als selbständiger Unterausschuß und in Zusammenarbeit mit den angrenzenden Industriezweigen Normenvorschläge ausarbeitete, die einer Normprüfstelle des Normenausschusses der deutschen Industrie zur Begutachtung vorgelegt werden. Finden die Entwürfe die Zustimmung der in Frage kommenden Instanzen, so gelangen sie zur Einführung bei der

[1]) Dipl.-Ing. Grodzinsker, „Normen". a. a. O.

Industrie. Außer diesem Normenausschuß, der in kurzen Zeitabschnitten tagt, versammeln sich jährlich zweimal die maßgebenden Automobilingenieure zum Austausch ihrer gegenseitigen Erfahrungen, und ein von der Normalienkommission gegründeter Unterausschuß tritt in kurzen Perioden zur Unterstützung des Normenhauptbüros zusammen. Seit 1924 sind für die Automobilindustrie etwa 70 Normenblätter fertiggestellt und von ihr angenommen worden. Etwa 1200 normierte Automobilteile sind seit dem Bestehen des Normenausschusses bereits von ihm geschaffen und eingeführt worden. Aber diese Entwicklung ist vorläufig immer noch ein vorsichtiges und langsames Tasten auf bisher unbekanntem Gebiete, und in den Kreisen der Automobilindustrie rechnet man mit einer notwendigen Übergangszeit von 3—5 Jahren bis zur endgültig durchgeführten Normung, von welchem Zeitpunkt an man an eine zwangsweise Benutzung normalisierter Teile denkt.[1]) Professor Schlesinger von der Technischen Hochschule in Berlin-Charlottenburg, einer der Vorkämpfer auf dem Gebiete der Rationalisierung, schätzt die Frist auf 3 Jahre bis zur Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie.[2])

Es ist erklärlich, daß sich die Normung vorerst zu einem großen Teile nur auf die unwesentlichsten und billigsten Zubehörteile des Kraftfahrzeuges konzentriert hat. Dagegen sind in der Schaffung größerer normalisierter Gegenstände so nennenswerte Erfolge, wie die Automobilindustrie sie für ihre weitere Zukunft benötigt und die ausländische Automobilindustrie sie bereits für die kleinsten und größten Kraftfahrzeugteile besitzt, noch nicht erreicht.

Der Schwerpunkt der Entwicklung muß nach Lage der Dinge bei den Automobilunternehmen selbst liegen. Bevor erfolgreich zu einer Normalisierung der Einzelteile geschritten werden kann, muß man die Type geschaffen haben, die sich nicht mehr oder nur unwesentlich verändert und daher der Zubehörindustrie ein freudigeres Mitarbeiten an den Normalisierungsbestrebungen in der gesamten Automobilindustrie verschafft. Vorerst ist man in der deutschen Automobilindustrie immer noch auf der Suche nach dem „Einheitswagen", dem „Volkswagen", dem „Auto des kleinen Mannes", mit anderen Worten, auf der Suche nach einem geeigneten Modell, das dem Geschmack des Käufers entgegenkommt und zugleich die an ihn gestellten wirtschaftlichen Aufgaben, die mehr in den Vordergrund zu rücken sind, erfüllt. Es sind bereits Versuche von größeren Unternehmungen gemacht worden, einen derartigen Einheitswagen herzustellen, und es hat sich auch bemerkbar gemacht, daß die massenweise Herstellung eines und

[1]) Jahrb. d. Reichsverbandes der Automobilindustrie, Jahrg. 2, Berlin 1925.

[2]) Prof. Dr. Ing. Georg Schlesinger, Zum Daseinskampf der deutschen Automobilindustrie. Im „Bosch-Zünder", Jahrg. 7, Heft 9 v. 30. 11. 1925.

desselben Wagens durch die Ersparnis von Zeit und Material die Herabsetzung seines Preises ermöglicht und seinen Umsatz hebt. Diese Erscheinungen sind aber vorerst noch vereinzelt, und die Automobilindustrie hat noch bis zur vollständigen Umstellung auf einen der ausländischen Konkurrenz ebenbürtigen Wagen — und zwar ebenbürtig sowohl im Preise als auch in der Qualität — einen langen Weg zurückzulegen.

Bei den Normalisierungsbestrebungen ist auch für die Jetztzeit die Tatsache festzustellen, welche bereits in dem Kapitel „Von der Erfindung und den Erfindern des Automobils" hervorgehoben wurde, daß nämlich den aus der Fahrrad- und Nähmaschinen-Industrie hervorgegangenen Automobilfirmen eine Umstellung und eine Anpassung auf die neuen Verhältnisse leichter fällt als denjenigen Firmen, die aus der Motoren-Industrie kamen. Es machen sich auch wenig Anzeichen dafür bemerkbar, daß die letztere Gruppe mit eben derselben Intensität an die Herstellung leichter Serienwagen geht wie die Gruppe, die aus der Fahrradindustrie stammt. Der Betriebsorganismus ist für diese Art von Unternehmen allzu kompliziert und kostspielig, als daß er sich so schnell den neuen Verhältnissen anpassen könnte, wie es erforderlich wäre. Und es ist bezeichnend, daß die Bewegung zu Produktions- und Absatzgemeinschaften eben von dieser Gruppe ausgeht, weil sie am schwierigsten unter den Verhältnissen zu leiden hat, während der andere Zweig bei der Umstellung auf den Serienbau bereits größere Fortschritte aufzuweisen hat.

Ein abschließendes Urteil über die Normalisierungs- und Typisierungsbestrebungen in der Automobilindustrie abzugeben, ist nicht möglich, da sich die Bewegung noch viel zu sehr im Fluß befindet. Man darf aber der Automobilindustrie das Zeugnis ausstellen, daß sie in der verhältnismäßig kurzen Zeit, die ihr bis jetzt zur Verfügung stand, bereits einen großen Teil des Vorsprungs eingeholt hat, den die ausländische Automobilindustrie ihr voraus hatte. Andererseits wird sie aber in absehbarer Zeit noch erhebliche Schwierigkeiten zu überwinden haben, bis sie mit Erfolg in einen aussichtsreichen Wettkampf auf dem Weltmarkte und ebenso auch auf dem Inlandsmarkte eintreten kann.

4. Die Finanzierung des Absatzes.[1])

Eine Maßnahme, von der die Automobilindustrie und insbesondere die Automobilhändlerschaft sich eine Hebung des stark

[1]) Quellen: Vortrag von J. Buschmann in der Mitgliederversammlung des Deutschen Automobilhändler-Verbandes am 30. 11. 1925, mitgeteilt in Heft 49/50 der „Mitteilungen des Deutschen Automobilhändler-Verbandes", Jahrg. 1925, 10.—17. Dezember. — „Die Bank", Monatshefte für Finanz- und Bankwesen, Herausgeber Alfred Lansburgh, Bankverlag Berlin, Heft 3, März 1926, Artikel „Automobilbanken". — Dr. G. Plum, Zur Gründung der Automobilbanken in „Bankwissenschaft", Zeitschrift für das Bankwesen, Jahrg. 1926, Heft 22 vom 15. 2.

geminderten Absatzes versprachen, war seine Finanzierung durch Gewährung von Ratenzahlungen beim Ankauf von Kraftfahrzeugen.

Diese in den Vereinigten Staaten besonders beliebte Geschäftsmethode wollte man auch auf dem deutschen Kraftfahrzeugmarkt einführen und hoffte damit die Krisis durch die Förderung des Absatzes und die Erleichterung des Ankaufes mildern zu können. In Amerika bestehen etwa 500—600 spezieller Automobilfinanzierungsinstitute, die sich lediglich der Finanzierung des Automobilverkaufs durch Kredithergabe widmen. Von diesen Unternehmen sind allein 50—60 für Henry Ford tätig.

Der Käufer muß eine Anzahlung von 25—33⅓ % des Kaufpreises leisten und den Rest durch monatliche Wechsel innerhalb eines Zeitraumes bis zu einem Jahre begleichen. Dieses ist das allgemeine Prinzip der amerikanischen Finanzierungsinstitute. Ford kommt dem Käufer durch die Reduzierung der Ratenzahlung auf 5—10 $ pro Woche noch weiter entgegen.

Der Fabrikant oder der Händler behält sich das Eigentumsrecht bis zur restlosen Tilgung der Schuld vor. Außerdem wird meistens der Käufer des Wagens verpflichtet, bei dem betreffenden Finanzierungsinstitut die Versicherung des Wagens vornehmen zu lassen. Der Zinsfuß für derartige Finanzierungsgeschäfte beträgt in Amerika im Durchschnitt einschließlich der Unkosten etwa 15 %.

Bei dem geringen Preise für Kraftfahrzeuge, insbesondere für den Fordwagen ist die Methode des Automobilkaufs auf Ratenzahlung in Amerika sehr beliebt. Etwa 70—90 % der Automobilkäufe werden auf dem Abzahlungswege getätigt.[1]) Die Ausfälle bei der Finanzierung dieser Geschäfte sind außerordentlich gering und betragen bei neuen Wagen nur 0,18 % und bei gebrauchten Wagen 0,157—0,735 %.[2])

Neben der Finanzierung für den Käufer besteht in Amerika auch eine Finanzierung für den Händler. Dieser hat gewöhnlich beim Einkauf eine Anzahlung von 15—50 % des Kaufpreises zu leisten. Für den Rest erhält er einen Kredit, dessen Laufzeit in der Regel 3 Monate nicht übersteigt. In dieser Zeit ist im allgemeinen der Verkauf des Wagens möglich gewesen und der gewährte Kredit kann abgedeckt werden. Auch bei diesem System behält sich die Lieferfirma das Eigentumsrecht an dem Wagen vor und verpflichtet den Händler zur Zahlung des kredidierten Betrages, sowie der Wagen weiterverkauft ist.

Häufig wird der Wagen nicht dem Händler ausgeliefert, sondern er kommt in ein Lagerhaus. Der Händler erhält gegen

---

[1]) Geschäftsbericht des Deutschen Automobilhändler-Verbandes 1925, S. 7.
[2]) „Mitteilungen des Deutschen Automobilhändler-Verbandes", Jahrg. 1925, Nr. 49/50, S. 1086 ff.

Bezahlung der Schuldsumme einen Lagerhausschein, auf Grund dessen ihm der Wagen ausgeliefert wird.

Ist ihm der Wagen vorher bereits übergeben worden, so muß er sich verpflichten, ihn nicht eher aus seinem Geschäft — auch nicht zu Vorführungszwecken — zu entfernen, als bis er die Schuldsumme abgetragen hat. Eine regelmäßige Kontrolle überwacht die Innehaltung dieser Verpflichtungen.

Durch das Lagerhaussystem wird der Händler in die Lage versetzt, die gegen Barzahlung gekauften Wagen, die er dort eingelagert und auf die er einen Lagerschein erhalten hat, bei besonders für diese Zwecke geschaffenen Banken in einer Höhe bis zu 50 % des Wagenwertes zu beleihen.

Die Beschaffung der notwendigen Mittel für die Finanzierung derartiger Kreditgeschäfte geschieht durch Deponierung der erhaltenen Wechsel bei einer Treuhänderbank, die dafür sogenannte „Collateral gold notes", Schuldverschreibungen, die auf dem offenen Markt diskontiert werden können, ausgibt.

Nach den angezogenen Quellen soll das Geschäft der Automobilverkaufsfinanzierungen sich besonders gut rentieren, und die Finanzierungsgesellschaften sollen eine Dividende von 20—30 % ausschütten können.

Auch in England und Frankreich werden sehr viele Automobilgeschäfte durch besondere Finanzierungsinstitute finanziert. In England sollen 50 % und in Frankreich 90 % aller Verkäufe kleiner Wagen auf diese Weise getätigt werden. Die verlangte Anzahlung bewegt sich zwischen 25 und 33⅓ %. Die Dauer des Kredites beträgt im allgemeinen bis zu einem Jahr.

In Deutschland hat man ebenfalls versucht, Automobilfinanzierungsgesellschaften ins Leben zu rufen, jedoch scheiterte bisher die Durchführung der Geschäfte an den außerordentlich hohen Gesamtkosten, die man in Deutschland für die Finanzierung von Automobilabzahlungsgeschäften erhebt. Ihr Betrag schwankt bei den verschiedenen Finanzinstituten zwischen 14 und 79,5 % pro Jahr. Am teuersten ist der Kredit der „Amstea", (American Financing Corporation for Steel Engineering and Automotive Products G. m. b. H.) Berlin, eine Niederlage der American Steel Company, New York, die — alles in allem — bei einer 25 %igen Anzahlung und einer Kreditdauer von 12 Monaten sowie einem Diskont von 10 % für den Händler oder 9 % für den Verkäufer eine Verzinsung von 79,5 % pro Jahr verlangt.

Auch die Studebaker Corporation hat in Deutschland ein Finanzierungsinstitut für Automobilabzahlungsgeschäfte eingerichtet. Bei dem Einkaufskredit seitens der Händler verlangt sie eine Anzahlung von 20 % und die Zahlung der restlichen 80 % innerhalb von 4 Monaten bei einem Diskont von 1¼ % für den ersten und ½ % für jeden weiteren Monat. Der Abzahlungskredit für den Käufer kostet bei einer Anzahlung von

25—33⅓ % und einer 8 %igen Vorlagegebühr etwa 16 % pro Jahr.

Die General Motors Acceptance Company gewährt dem Händler einen Einkaufskredit bei einer 15 %igen Anzahlung und einer Dauer von 2—3 Monaten. Die im voraus zu entrichtenden Kosten betragen 1 % pro Monat. Bei Vorausbezahlungen wird der Rückzahlungsbetrag um 0,03 % für jeden Tag ermäßigt. Der Käufer hat bei der Kreditierung eine 30 %ige Anzahlung für neue und eine 40 %ige für gebrauchte Wagen zu leisten und die Versicherung bei Gesellschaften vorzunehmen, die die General Motors vorschreibt. Die Dauer des Kredits beläuft sich auf 12 Monate. Die Zinsen betragen 9 % für die kreditierte Summe. Außerdem wird eine Risikoprämie von 4 % mit eingerechnet, so daß sich die Gesamtverzinsung, auf das Jahr umgerechnet, auf etwa 20—25 % stellt.

Deutsche Finanzierungsunternehmen sind bisher noch nicht in größerem Umfange entstanden. Die „Motor Kreditbank-A.-G. in München", die „Deutsche Automobilbank-Berlin" und die Autokreditanstalt Lehner & Co.-Berlin sind von etwa 4 bis 5 bisher bestehenden deutschen Finanzierungsinstituten erwähnenswert.

Die Deutsche Automobilbank in Berlin arbeitet mit einem Eigenkapital von 1 Mill. RM. und mit einem von einer Schweizerischen Versicherungsgesellschaft zur Verfügung gestellten Auslandskredit von 30,0 Mill. RM. Die Gesamtverzinsung der von ihr finanzierten Abzahlungsgeschäfte beträgt 16—18 % pro Jahr. Dazu kommt eine Versicherungsgebühr von 2 %.[1])

Die Autokreditanstalt Lehner & Co.-Berlin erhebt eine Anzahlung von 25 % des Kaufpreises und gewährt einen Abzahlungskredit von 12 Monaten. Bei der Ausstellung der Wechsel hat der Händler durch sein Giro eine Mithaftung für das Risiko zu übernehmen. Die Kosten betragen 7 % für den Händler und 12 % für den Käufer. Die Gesamtverzinsung beläuft sich auf 35 % pro Jahr.

Die Motorkreditbank-A.-G. in München streckt dem Händler für jedes einzelne Geschäft 50 % des Kaufpreises vor gegen Übergabe von einem Dreimonatsakzept über den gleichen Betrag. Der Käufer hat 30 % des Kaufpreises in bar zu bezahlen und für den Rest Akzepte in gleichhohen Beträgen auszustellen, die sich über 6—12 Monate verteilen können. Auch hier wird als Sicherheit der Wagen bis zur restlosen Bezahlung der Schuld an die Motorkreditbank übereignet. Die Kreditgebühr beträgt bei 6 Monatsraten 5 %, bei 9 Monatsraten 7½ % und bei 12 Monatsraten 10 % des von der Motorkreditbank vorgeschossenen Gesamtbetrages (70 % des Kaufpreises) zuzüglich ¼ % Zins pro Monat. Die Händlerfirma hat außerdem eine Provision von

[1]) „Neue Leipziger Zeitung" vom 21. 2. 26.

2—3 % für „Finanzierungskosten" beizutragen.[1]) Die Gesamtkosten des Kredites berechnet der Automobilhändler-Verband auf 40,4 % pro Jahr.

Unter Interessenahme der Dresdner Bank wurde Anfang 1926 die Kreditanstalt für Verkehrsmittel A.-G. Berlin mit einem Aktienkapital von 1 Mill. RM. gegründet, über deren Wirksamkeit Näheres noch nicht bekannt geworden ist.

Es ist erklärlich, daß bei den außerordentlich hohen Kosten für die Finanzierung derartiger Abzahlungsgeschäfte die Kreditinstitute nur in sehr seltenen Fällen in Anspruch genommen werden und daß Industrie und Handel danach streben, ein eigenes Finanzierungsinstitut zu schaffen, durch dessen zentralisierte Organisation bei einer ausreichenden Bemessung der für die Finanzierung zur Verfügung stehenden Mittel der Kredit verbilligt und praktisch in Anspruch genommen werden kann. Die beiden Organisationen haben daher schon seit langer Zeit mit der Reichsbank und den Großbanken langwierige Verhandlungen über die Schaffung einer zentralen Automobilfinanzierungsbank gepflogen. Diese Verhandlungen haben jedoch bis heute noch nicht zu einem greifbaren Resultat geführt, und es dürfte auch noch geraume Zeit vergehen, bis die Frage praktisch gelöst ist.

Der Grund dafür, daß sich die Banken dem Projekt gegenüber bisher ablehnend verhalten haben, ist durch die Stellungnahme der Reichsbank gekennzeichnet, die sich bisher geweigert hat, Wechsel aus Automobilgeschäften zu diskontieren mit der Begründung, daß ihre Kredite „nur für wirtschaftliche Bedarfsgeschäfte" zur Verfügung stünden.[2]) Die anderen Großbanken scheinen bereits durch Hergabe größerer Kredite an bekannte Automobilunternehmen stark engagiert zu sein und daher wenig Neigung zu haben, der Verwirklichung des Finanzierungsprojekts näherzutreten.

Aber auch ein anderer Grund, der volkswirtschaftlichen Erwägungen entspringt, dürfte zu der vorläufig ablehnenden Stellungnahme der Großbanken mit beitragen. Die Automobilunternehmen erwarten durch die Finanzierung des Automobilkaufs eine Erhöhung des Absatzes, einen entsprechend schnelleren Umschlag ihres Kapitals und auf diese Weise die Beschaffung der Mittel, die sie für die Umstellung ihrer Betriebe dringend gebrauchen. Sie würden auf diesem Wege beträchtlich Zeit gewinnen und könnten den Umstellungsprozeß entsprechend verlangsamen. Das würde aber bedeuten, daß sie ihre Produkte, da sie ja nach den alten umständlichen Methoden wenigstens vorerst noch hergestellt und die Produktion nur succesive nach dem beabsichtigten neuen Verfahren vorgenommen würde, auch zu entsprechend höheren Preisen

[1]) Aus einem Geschäftsprospekt der Motorkreditbank A.-G., München.
[2]) „Mitteilungen des Deutschen Automobilhändler-Verbandes", Jahrg. 1925, Heft 49/50, S. 1088 ff.

abzusetzen versuchen müßten, und daß ihre Produktion nach wie vor zu teuer bleiben würde. Die Deutsche Automobilindustrie würde aber damit versuchen, den umgekehrten Weg wie ihre amerikanische Konkurrenz zu beschreiten, die zuerst den billigen Einheitswagen und dann das Finanzierungs- und Kreditsystem eingeführt hat.

Die Banken scheinen sich zunächst abwartend verhalten zu wollen, bis auch die deutsche Automobilindustrie durch Verbesserung ihrer Konstruktionsmethoden in die Lage versetzt sein wird, ein billigeres Kraftfahrzeug herzustellen, das einen entsprechend größeren Absatz nach sich ziehen würde. Lansburgh weist mit Recht darauf hin, daß, solange das billigste deutsche Auto noch ein Zweijahreseinkommen des Arbeiters kostet, wohingegen der amerikanische Arbeiter es bereits für ein Zweimonatseinkommen erhalten kann, die künstliche Förderung des Absatzes durch Finanzierung nicht planmäßig betrieben werden dürfte,[1]) und scheint damit im Großen und Ganzen auch den Standpunkt der für die Finanzierungsgeschäfte in Frage kommenden Großbanken auszudrücken.

Man kann sich diesen Argumentationen nicht verschließen. Denn es besteht zweifellos für die Automobilindustrie und besonders für die schwächeren Unternehmen die große Gefahr, daß sie sich mit Hilfe des durch derartige Finanzierungsgeschäfte künstlich gesteigerten Absatzes nicht mit der notwendigen Gründlichkeit und Intensität um die Umorganisation ihrer Betriebe bemühen werden, und es ist zweifellos, daß diese Gefahr am besten dadurch beseitigt werden kann, daß die Finanzierung des Automobilgeschäftes bis zu dem Zeitpunkt zurückgestellt wird, an dem die gesamte Industrie oder zum mindesten doch ein großer Teil ihre Umstellung vollzogen haben wird. Sind die Produktionskosten auf das geringstmöglichste Maß reduziert, und haben die Preise eine entsprechende Herabsetzung erfahren, so dürfte auch die Neigung der Banken, sich um die Gründung eines Finanzierungsinstitutes in größerem Stile zu interessieren, wachsen.

Während so die Pläne, eine großzügige Finanzierungsorganisation zu schaffen, bisher gescheitert sind, haben diejenigen Unternehmen der Automobilindustrie, die bereits ihre Betriebe rationalisiert haben, mit Hilfe von Versicherungsgesellschaften oder Großbanken für die Abnehmer ihrer Produkte die ratenweise Zahlung eingeführt. So haben schon im Oktober 1925 die Deutschen Kraftfahrzeugwerke in Spandau für ihre serienweise hergestellten Motorräder ein Ratenzahlungssystem eingeführt, durch welches die Käufer bei einer bankmäßigen Verzinsung und einem geringen Unkostenaufschlag bei einer 20—30 prozentigen Anzahlung die Restsumme in 6—12 Monatsraten abtragen können. Kurze Zeit darauf folgten die Firmen Brennabor, Opel und Hano-

[1]) Lansburgh, „Die Bank", Jahrg. 1926, Heft 3, S. 144 ff.

mag, deren Bedingungen ähnlich lauten wie diejenigen der Deutschen Kraftfahrzeugwerke. Die Kosten der Kredite betragen im Durchschnitt 12—15 % pro Jahr, sind mithin bedeutend vorteilhafter als die von den eigentlichen Finanzierungsinstituten erhobenen Beträge. Die Folge davon ist, daß, wenn bei einem Käufer die Neigung besteht, sich ein Kraftfahrzeug durch Ratenzahlung zu erwerben, er sich den Fabrikaten dieser Unternehmen zuwendet.

Vielleicht zeigt dieser Hinweis auch den Weg, den die Finanzierung des Automobilabsatzgeschäftes für die Zukunft gehen wird; daß nämlich die vereinfachte Produktionsmethode ganz von selbst eine Erhöhung des Absatzes nach sich zieht, daß durch diese Erhöhung des Absatzes die Produktion gesteigert wird und sich die Gestehungskosten verringern. Daß andererseits der Unternehmer sich durch die Erhöhung seines Absatzes genügend große Mittel, — die er durch die Anlehnung an ein bestehendes Bankinstitut oder eine interessierte Versicherungsgesellschaft leicht wird erhöhen können, — verschafft und er, wie auch vielfach in Amerika, die Finanzierung des Abzahlungsgeschäftes teilweise selbst übernimmt.

Daß dies möglich ist, beweist das Beispiel der obengenannten Firmen. Es beweist aber auch gleichzeitig, daß die Unternehmen erst dann auf eine Mithilfe der Banken werden rechnen können, wenn sie durch eine produktionstechnische Umstellung die Gewähr für eine rationelle Verwendung des investierten Kapitals leisten können.

Nachschrift.

Die obige Darstellung der Entwicklung der Finanzierungsfrage hat für den ersten Abschluß dieser Arbeit — etwa bis zur Mitte des Jahres 1926 — ihre Gültigkeit. Seither hat sich in der Automobilfinanzierung eine grundlegende Wandlung vollzogen, so daß den bisherigen Ausführungen über dieses Thema nur mehr historische Bedeutung zukommt.

Die zunehmende Flüssigkeit des Geldmarktes und die Stärkung des Kapitalmarktes; die fortschreitende Rationalisierung in der Automobilindustrie, die eine auch heute noch nicht beendete, fast stetige Abwärtsbewegung der Preise — beschleunigt durch den ständigen Druck der ausländischen Konkurrenz — nach sich zog; der damit verbundene erhöhte Absatz und das wachsende Vertrauen in die Leistungsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie; nicht zuletzt die wohl nicht in dem Ausmaße erwarteten, durchschnittlich guten Erfahrungen der das Abzahlungsgeschäft begünstigenden Finanzierungsinstitute veranlaßten die Bankwelt, aus ihrer Reserve herauszugehen und sich an der Kreditfinanzierung zu betätigen. Mußte noch für den Beginn des Jahres 1926 festgestellt werden, daß sich die Reichsbank — und unter ihrem Einfluß die Bankwelt überhaupt — bis auf verschwindende Ausnahmen

gegenüber der Diskontierung von „Automobilwechseln" passiv verhielt, so trat bereits im Verlauf des zweiten Halbjahres 1926 ein Umschwung ein, der nicht nur diese Institute zu einer bedenkenlosen Übernahme von derartigen Wechseln veranlaßte, sondern sie auch in vielen Fällen die Initiative für die Gründung von Finanzierungsinstituten oder zum mindesten doch eine ansehnliche Interessenahme an ihrer Gründung ergreifen ließ. Ja, es scheint sogar, daß das nun zur Verfügung stehende Geld nicht einmal immer untergebracht werden konnte, so daß ein Teil der Finanzierungsgesellschaften ihre Mittel auf anderen Warengebieten anbieten mußte.[1])

Das reichliche Angebot brachte als erste Folge eine Herabsetzung der Zins- und Provisionsspesen auf erträgliche Sätze. Die nachstehend aufgeführten Konditionen der Deutschen Automobilbank, die deren Geschäftsbericht für 1926/27 entnommen sind, dürften wohl als z. Zt. gültige Normalsätze zu betrachten sein. Es werden hiernach erhoben für

6	7	8	9	10	11	12	Monate Laufzeit
6	6¾	7½	8½	9	9¼	9½	% Zinsen

einschließlich sonstige Gebühren ausschließlich Wechselstempel.

Hauptsächlich dürften es diese verhältnismäßig niedrigen Unkostensätze sein, die eine steigende Inanspruchnahme des Ratenzahlungssystems begünstigt haben. Heute werden nach einer Rundfrage des Deutschen Automobil-Händler-Verbandes — der einen großen Teil des innerdeutschen Automobilabsatzes vermittelt — bei seinen Mitgliedern etwa 50 bis 75 % aller Automobilkäufe unter Zuhilfenahme der Kreditfinanzierung abgeschlossen.[1]) Zu ähnlichen Ergebnissen gelangt die Deutsche Automobilbank, die die Inanspruchnahme der Autofinanzierung auf 50 bis 60 % des gesamten Absatzes schätzt.[2]) Der Wert der von diesem Institut beliehenen Automobile betrug für 1926/27 27 Mill. Reichsmark, z. Zt. werden bei ihm monatlich rund 5 Mill. Reichsmark Kreditauszahlungen vorgenommen. Die Kreditanstalt für Verkehrsmittel hat in ihrem Geschäftsjahr 1926 rund 50 Mill. Reichsmark Kredite, hauptsächlich für Automobilkäufe ausgezahlt.[3])

Bemerkenswert gering ist der effektive Ausfall durch nicht zur Einlösung gelangende Wechsel. Dieser wird vom Deutschen Automobil-Händler-Verband mit 2 bis 2½ %,[1]) von der Deutschen Automobilbank sogar nur mit 0,47 % der gesamten Wechselbeträge angegeben.[2])

---

[1]) Geschäftsbericht des Deutschen Automobilhändler-Verbandes 1926, S. 14.
[2]) Geschäftsbericht der Deutschen Automobilbank 1926/27.
[3]) Geschäftsbericht der Kreditanstalt für Verkehrsmittel 1926.

Diese Zahlen liegen zwar über den von amerikanischen Finanzierungsinstituten angegebenen Ausfallquoten, sind aber immerhin in Anbetracht der wirtschaftlichen Gesamtlage Deutschlands und der verhältnismäßigen Jugend dieser Einrichtung nicht als besonders hoch zu bezeichnen. Da zudem in den meisten Fällen Rückversicherungsverträge bei kapitalkräftigen Kreditversicherungsunternehmungen bestehen und das Eigentumsrecht an dem verkauften Wagen bis zur restlosen Tilgung der eingegangenen Verpflichtungen vorbehalten wird, dürfte der entstehende Ausfall in der Regel auch seine fast völlige Deckung finden.

Ein Überhandnehmen dieser Kreditinanspruchnahme oder eine nicht genügend sorgfältige Auswahl der in Frage kommenden Kundschaft wird durch die Finanzierungsinstitute im allgemeinen dadurch verhindert, daß der Händler an der Schuld des Käufers mit verhaftet wird. Allerdings bedeutet gerade diese Maßnahme auch eine starke Hemmung für eine schnelle Entwicklung des Teilzahlungssystems und damit zweifellos eine Einschränkung des Absatzes an Automobilen. Soweit diese Beschränkungen zu unerwünschten Absatzschwierigkeiten führen, ist die Forderung der Händlerschaft auf Lockerung der starren Bindungen durchaus zu verstehen. Es sei dieser dabei nicht vergessen, daß sie sich um die Einführung des eine zeitlang heiß umkämpften, jetzt aber in seiner Bedeutung besser gewürdigten Ratenzahlungssystems stets besonders bemüht und damit das Absatzgebiet für Kraftfahrzeuge erheblich erweitert hat.

Die Beteiligung einiger namhafter Großbanken an den Finanzierungsinstituten ist der beste Beweis für die zunehmende Einbürgerung und die steigende Sicherheit dieses für Deutschland neuartigen Kreditsystems und bietet eine Gewähr für eine gesunde Weiterentwicklung. An der Kreditanstalt für Verkehrsmittel ist, wie bereits weiter oben erwähnt, die Dresdner Bank, Berlin, interessiert. An der Motor-A.-G. für Kraft- und Verkehrswesen, München, die aus der Motor-Kreditbank hervorgegangen ist, und die mit 12 Zweig- und Geschäftsstellen im Reiche arbeitet, sind außer einigen Bayerischen Banken — u. a. auch die Bayerische Hypotheken- und Wechselbank, München — die Bayerische Versicherungsbank, München, und der Hermes, Kreditversicherungsbank, Berlin, letztere als Vertreter des Allianz-Konzerns, maßgeblich beteiligt. Die hauptsächlich der Landwirtschaft dienende Finanzierungsgesellschaft für Landkraftmaschinen — deren Produktionsgebiet zum Teil ebenfalls in den Aufgabenkreis der Automobilindustrie hineinreicht (Traktoren!) — ist eine Gründung der Rentenbank-Kreditanstalt, der Reichskreditgesellschaft, der Preußischen Zentralgenossenschaftskasse und einiger führender Großbanken. Daneben sind mehrere leistungsfähige Automobilfirmen selbst an solchen Kreditinstituten beteiligt oder haben mit ihren Bankverbindungen Finanzierungsabkommen getroffen.

Im ganzen dürfte diese Bewegung noch nicht zum Abschluß gekommen sein. Sie zeigt in ihrem bisherigen Verlauf alle Anzeichen einer gesunden und wirtschaftlichen Entwicklung, für die sich unschwer eine aussichtsreiche Zukunft voraussagen läßt. Die Bestrebungen allerdings, die Finanzierung des Automobilabsatzes in einer Zentralstelle zusammenzufassen, wie sie noch zu Anfang 1926 erörtert wurden, dürften wohl als endgültig gescheitert angesehen werden. Infolge der Erstarkung der einzelnen Institute ist diese Frage heute nicht mehr akut. Wohl aber machen sich bereits jetzt Anzeichen bemerkbar, die auch auf diesem Gebiet schon fühlbar werdende gegenseitige Konkurrenz durch Aufstellung gemeinsamer Richtlinien und Bedingungen zu mildern und durch Errichtung einer Zentralstelle die Fühlungnahme untereinander aufrecht zu erhalten.[1]) Sofern diese Bemühungen nicht zu einer Monopolstellung führen, können sie dem Finanzierungsgeschäft nur von Nutzen sein. Sie zeigen aber auch deutlich, wieweit sich die Frage der Automobilfinanzierung in der Praxis schon durchgesetzt hat.

B.

Der Wiederaufstieg der deutschen Automobilindustrie.

Der Wiederaufstieg der deutschen Automobilindustrie beginnt mit ihrem ernsthaften Bestreben, die Krisis, in der sie sich befand, durch Anpassung ihrer Produktionsstätten an die neuzeitlichen Erfordernisse zu überwinden. Nach außen hin konnte ihr kein sichtbarer Erfolg beschieden sein. Es mußte vielmehr vorerst ein Arbeiten in der Stille, eine Umgruppierung der Kräfte, eine Umgestaltung des gesamten Produktionskörpers vor sich gehen. Der Vorläufer des Wiederaufstiegs mußte eine Gesundungskrisis sein, in deren Verlauf sich der Reinigungsprozeß zunächst einmal fortsetzt, bevor der Weg der Automobilindustrie wieder aufwärts führte. Das äußerliche Symptom für die Gesundungskrisis ist das Ergebnis des zweiten Geschäftsjahres nach der Stabilisierung.

I. Das zweite Geschäftsjahr nach der Stabilisierung.

Die Erhebungen für das zweite Geschäftsjahr nach der Umstellung auf Goldmark an Hand der veröffentlichten Bilanzziffern beziehen sich auf das Kalenderjahr 1925 bezw. für 14 Gesellschaften auf das Jahr 1925/26. Gegenüber dem ersten Geschäftsjahr nach der Goldmarkeröffnungsbilanz veröffentlichten von den beobachteten Gesellschaften der Automobilhersteller nur 55 statt 64 einen Geschäftsbericht, zwei Unternehmen gaben die

---

[1]) „Berliner Börsen-Courier" 6. 1. 27.

Automobilfabrikation auf und stellten sich um auf die Herstellung von Zubehörteilen. Sie sind daher für die Berichtsperiode 1925 unter der Zubehörindustrie aufgenommen worden. Sieben Gesellschaften mit zusammen 1,04 Mill. Reichsmark Aktienkapital wurden aufgelöst, stillgelegt oder wanderten in eine andere Industrie ab. Neu hinzugekommen ist ein Unternehmen mit 1.0 Mill. Reichsmark Aktienkapital.

Unter den 55 in der Statistik erfaßten Unternehmen befinden sich 7, die sich im Verlauf des ersten oder zweiten Geschäftsjahres nach der Goldmarkeröffnungsbilanz unter Geschäftsaufsicht stellen mußten, die aber nach erfolgter Sanierung wieder weiter betrieben wurden. Das Kapital dieser Gesellschaften betrug vor der Sanierung 12,94 Mill. Reichsmark, nach der Sanierung 7,83 Mill. Reichsmark, mithin entstand ein Verlust an reinem Aktienkapital von 5,11 Mill. Reichsmark.

Trotz des Ausscheidens der aufgelösten sieben Gesellschaften und der entstandenen Kapitalverluste der im vorigen Absatz erwähnten sieben Gesellschaften weist die Statistik für die erfaßten 55 Unternehmen eine geringe Zunahme des Aktienkapitals von 1924 auf 1925 um 2,71 Mill. Reichsmark auf, die sich dadurch erklärt, daß im Verlauf dieser Periode einige Gesellschaften Kapitalerhöhungen vorgenommen haben.

Auch die Reserven zeigen eine weitere Steigerung gegenüber dem Vorjahre um 6.28 Mill. Reichsmark und betragen jetzt 20,4 % des Aktienkapitals. Das gesamte Unternehmungskapital hat sich um fast 10 Mill. Reichsmark vermehrt, nachdem noch zwischen dem Status der Goldmarkeröffnungsbilanz und dem des ersten Geschäftsjahres eine geringe Abnahme um 2,2 Mill. Reichsmark festzustellen war.

Eine besonders starke Steigerung hat unter dem Anleihekapital der Posten Obligationen zu verzeichnen, der sich mehr als verdoppelt hat. Die Ursache hierfür ist zu suchen in der erstmaligen Ausweisung langfristiger Teilschuldverschreibungen, auf die im einzelnen in den nachfolgenden Ausführungen noch eingegangen werden soll.

Auch der Posten Hypotheken zeigt eine geringfügige Erhöhung, die aber nicht im gleichen Sinne wie die Vermehrung des Postens Obligationen zu bewerten ist. Vielmehr handelt es sich hierbei lediglich um eine Korrektur der aus der Aufwertungsgesetzgebung sich ergebenden Berechnungsweise oder um die Einstellung von geringfügigen Sicherungshypotheken.

Das gesamte Anleihekapital (Obligationen plus Hypotheken) hat sich in der erfaßten Berichtsperiode mit einer Zunahme um 7,16 Mill. RM. mehr als verdoppelt; das gesamte investierte Kapital zeigt demzufolge eine Steigerung von rund 10 Mill. RM.

Der Wert der Anlagen ist gegenüber dem Vorjahre um 4,27 Mill. RM. gestiegen. Die Höherbewertung ist zum großen

Teil darauf zurückzuführen, daß die meisten Unternehmen in der verflossenen Berichtsperiode Erweiterungs- und Verbesserungsarbeiten in ihren Anlagen vorgenommen haben, die zum weitaus größten Teile mit dem in jener Zeit besonders intensiv durchgeführten Rationalisierungsprogramm im Zusammenhang stehen dürften. Zum anderen Teile sind auch für diese Zeit wieder von einigen Gesellschaften, wie bereits auch für das Jahr 1924, die bei der Goldmarkeröffnungsbilanz vorgenommenen Unterbewertungen dazu benutzt worden, das Bilanzbild zu verbessern.

Eine außerordentlich hohe Steigerung weist der Posten Vorräte auf. Die wertmäßige Zunahme beträgt absolut 49,05 Mill. RM., prozentual gegenüber dem Vorjahre 27,1 % und, gemessen am Aktienkapital, 82,8 %. Der Umfang des tatsächlichen Vorratsbestandes muß sich aber — gleichbleibende Bemessungsgrundlagen vorausgesetzt — nahezu verdoppelt haben, da im Verlauf des Berichtsjahres eine Preissenkung von 30—50 % für Rohmaterialien und Fertigfabrikate eingetreten war.

Dieser Posten zeigt deutlich die außerordentlich kritische Situation, in welcher sich die Automobilindustrie am Ende des Jahres 1925 befand, und wie sie auch immer wieder in den Geschäftsberichten dargestellt wird. Zwar betrugen im Jahre 1913 die Vorräte nahezu 100 % des Aktienkapitals, und in den folgenden Jahren war ihr Wert gegenüber dem Eigenkapital sogar noch höher als dieses. Während aber in der Vorkriegszeit und ganz besonders während des Krieges das Aktienkapital mehrfach im Jahre umgeschlagen wurde und damit die Möglichkeit für eine hohe Rente entstand, hat sich der Absatz im Jahre 1925 nach den untersuchten Geschäftsberichten von Monat zu Monat verringert, bis es schließlich zu einer nahezu völligen Absatzstockung kam, die die Unternehmen zwang, ihre Produktion auf Lager zu nehmen und damit den Kapitalumschlag zu vermindern. Und zwar zu vermindern, obwohl die Unternehmen zum weitaus größten Teile durch die inzwischen erfolgte Reorganisation ihrer Betriebe ihre Kapazität bedeutend erhöht und sich auf einen entsprechend schnelleren Produktionsprozeß umgestellt hatten.

Die Folge des verminderten Absatzes mußte notwendigerweise eine weitere Abnahme der Rentabilität sein. Diese hatte schon für das Jahr 1924 nur 2,1 % betragen, sie sank im nächsten Jahre aber noch weiter auf 2,0 %. Hierbei ist zu bemerken, daß die 5,11 Mill. RM. Dividende effektiv nur von 12 Gesellschaften aufgebracht wurde, die übrigen 43 Gesellschaften blieben ohne Dividende, 16 von ihnen schlossen mit zum Teil recht erheblichen Verlusten ab.

Von den 12 Gesellschaften, die überhaupt eine Dividende ausschütteten, stellten 5 in der Hauptsache Lastkraftwagen und Personenomnibusse her, die übrigen 7 überwiegend Motorräder.

Sämtliche Unternehmen, soweit sie hauptsächlich Personenkraftwagen herstellen, blieben für die Berichtsperiode ohne Dividende.

Diese Zahlen geben ein deutliches Bild von der uneinheitlichen Entwicklung, welche die Automobilindustrie in der beobachteten Periode genommen hat. Sie zeigen, daß sie wohl in der Herstellung von schweren Nutzkraftfahrzeugen und von leichten Motorfahrrädern die Krisis überwunden hat, daß diese aber bei den Herstellern von Personenkraftwagen noch lange nicht ihren Tiefpunkt erreicht hatte.

In der Zubehörindustrie liegen die Verhältnisse für den gleichen Zeitraum günstiger. 12 Gesellschaften mit einem Gesamtkapital von 63,36 Mill. RM. geben über diese Periode ihren Rechenschaftsbericht ab. Die Anzahl der Unternehmen hat sich dadurch nicht verändert, daß 2 Gesellschaften mit insgesamt 0,1 Mill. RM. Kapital ihre Produktion einstellten, dafür wurden 2 andere Unternehmen, die bisher unter den Automobilherstellern rangierten, erstmalig als Zubehörlieferanten mit einem Kapital von insgesamt 4,4 Mill. RM. aufgenommen. Unter Abzug der Kapitalien dieser beiden Unternehmen ergibt sich für die verbliebenen 10 Gesellschaften eine Erhöhung des Aktienkapitals um 3,25 Mill. RM. oder fast genau 6 % gegenüber dem Vorjahre.

Die Reserven weisen eine beträchtliche Zunahme um fast das 2½fache auf und erhöhten sich von 1924 auf 1925 von 10,1 % auf 21,7 % vom Aktienkapital. Das Eigenkapital in der Zubehörindustrie erfährt eine entsprechende Erhöhung um 17,08 Mill. RM. oder von nahezu 30 % gegenüber dem letzten Ausweis; im Verhältnis zu der entsprechenden Bewegung bei den Automobilherstellern eine recht beachtenswerte Zunahme.

Erstmalig erscheint ein Posten Obligationen von 0,53 Mill. RM., der den Bilanzen der beiden neu hinzugekommenen Unternehmen entstammt, dagegen haben die Hypotheken eine Abnahme von 0,13 Mill. RM. auf 0,07 Mill. RM. zu verzeichnen, spielen also in der Gesamtbeurteilung so gut wie gar keine Rolle.

An Dividenden verteilten die Gesellschaften der Zubehörindustrie 4,19 Mill. RM. oder 6,6 % auf das Aktienkapital. Das bedeutet gegenüber dem Vorjahre zwar eine Verminderung von 0,5 %, immerhin aber noch das 3,3fache der Dividende der Automobilhersteller.

Der Wert der Anlagen weist gegenüber dem Vorjahre eine Steigerung um etwa 40 % auf und beträgt effektiv 36,8 Mill. RM. Der Wert der Vorräte ist ebenfalls um rund 40 % von 36,66 Mill. RM. pro 1924 auf 50,94 Mill. RM. pro 1925 gestiegen.

Auch der Posten Wertpapiere hat eine Vermehrung um ungefähr 30 % gegenüber 1924 erfahren und beträgt 9,97 Mill. RM. Vorräte und Wertpapiere insgesamt machen 96,1 % des Aktienkapitals aus.

Der Gesamteindruck, den die Betrachtung der Bilanzen der Zubehörindustrie gibt, ist erheblich günstiger als derjenige

des Ausweises der Automobilhersteller. Fraglos dürfte eine teilweise Erklärung hierfür in der Tatsache gefunden werden, daß, wenn auch die Automobilindustrie selbst ihren Bedarf in dem fraglichen Zeitraum bedeutend herabgesetzt hatte, doch immerhin der Bestand an Zubehör- und Ersatzteilen für die in Betrieb befindlichen Kraftfahrzeuge einer gewissen Ergänzung und Erneuerung bedurfte. Außerdem wird ein Teil der Zubehörgesellschaften in der Lage gewesen sein, durch vorübergehende Umstellung ihrer Betriebe für ihre Fabrikate anderweitige Abnehmer aufzusuchen. Schließlich müssen sich aber auch in diesen Bilanzzahlen bereits die ersten Auswirkungen der Vereinheitlichungsbestrebungen in der Automobilindustrie zeigen, die ja insbesondere auf die Zubehörindustrie insofern günstige Rückwirkungen haben mußten, als sie ihnen die Herstellung einer weniger mannigfachen und daher weniger Anlagen erfordernden Typenzahl von Zubehörteilen ermöglichte.

Bei der Bereifungsindustrie ist der Gesamteindruck sogar noch günstiger als bei der Zubehörindustrie. Hier weisen für das Jahr 1925 8 Gesellschaften ein Aktienkapital von 67,1 Mill. RM. aus, das gegenüber dem Vorjahre eine Steigerung von rund 12 % ergibt. Die Reserven haben zwar nicht eine derartig hohe Zunahme erfahren wie bei der Zubehörindustrie. Sie betragen im Verhältnis zum Aktienkapital 13,2 % gegenüber 11,5 % für 1924. Dagegen hat sich hier die Dividende auf das erhöhte Kapital sogar von 6,5 % um 1,6 % auf 8,1 % gesteigert. Obligationen und Hypotheken zusammen werden mit dem fast gleichen Betrage ausgewiesen wie für 1924, das gesamte investierte Kapital ist ähnlich wie dasjenige der Zubehörindustrie, nämlich um rund 12 % gestiegen.

Die Anlagen erscheinen gegenüber dem Vorjahre fast unverändert. Dagegen ist auch bei der Bereifungsindustrie das beträchtliche Anschwellen des Postens Vorräte beachtenswert. Die Zunahme beträgt gegenüber dem letzten Ausweis rund 50 %. Vorräte und Wertpapiere, welch letztere um etwa 20 % abgenommen haben, machen 84,9 % vom Aktienkapital aus und haben somit sogar den verhältnismäßigen Anteil für die Vorkriegszeit, der für das Jahr 1913 77,4 % betrug, nicht unwesentlich überschritten.

Überwiegend schreiben die Geschäftsberichte der Gummireifenfabrikanten, daß bis ungefähr zur Mitte des Jahres 1925 der Absatz sich dauernd steigerte, daß aber von da ab infolge der fortschreitenden Krisis in der Automobilindustrie eine zunehmende Absatzstockung eingesetzt habe, die gegen Ende des Jahres sogar teilweise zu einer vollständigen Einstellung des Absatzes geführt habe. Daran habe auch der teilweise wieder einsetzende Export nicht viel ändern können, da durch die hohen Schutzzölle der Einfuhrländer meistenteils unbefriedigende Preise erzielt worden seien. Das Anschwellen des Wertes der Vorräte bedeutet also in

diesem Falle ebenso wie bei der Gruppe der Automobilhersteller die Auswirkung einer plötzlich eingetretenen Überproduktion, deren Folgen sich auch noch im nächsten Jahre bemerkbar machen sollten.

Zusammenfassend läßt sich über das zweite Geschäftsjahr nach der Goldmarkeröffnungsbilanz sagen, daß es für die gesamte Automobilindustrie des schwerste gewesen ist, das sie seit ihrem Bestehen durchgemacht hat.

Die Auswirkungen der Deflationskrisis auf der einen Seite, die die gesamte Wirtschaft vor einen neuen Anfang stellte und sie zu äußerster Sparsamkeit zwang, hatten noch nicht so bald ihr Ende gefunden. Daran konnte auch eine vorübergehende Scheinblütezeit nichts ändern. Auf der anderen Seite bedeutet das Jahr 1925 für die deutsche Automobilindustrie eine Periode der fieberhaftesten Anstrengung, ihre verhängnisvolle produktionstechnische Rückständigkeit, die sie, hätten sie nicht die Schutzzölle davor bewahrt, ihrer ausländischen Konkurrenz rettungslos ausgeliefert hätte, so schnell und so intensiv wie möglich durch gründliche Umstellung auf moderne Fabrikationsmethoden zu überwinden. Selbst die solidesten Unternehmen, deren Fabrikate ehedem Weltruf hatten, blieben von den Auswirkungen der Krisis nicht verschont. Die Gesellschaften, die nicht über die notwendigen Mittel für die Reorganisation ihrer Betriebe verfügten und die zugleich die genügenden Reserven darboten, um die Zeit der Krisis zu überwinden, mußten ihre Produktion einstellen. So kommt es, daß für das Jahr 1925 8 weitere Gesellschaften der Liquidation oder Auflösung verfielen.

Wenn dennoch der Gesamteindruck aller veröffentlichten Bilanzen ein verhältnismäßig günstiger war, die Reserven sich ebenso wie die Dividende um eine Kleinigkeit sogar erhöhen konnten, so ist dies nur darauf zurückzuführen, daß eben die Zubehörindustrie und die Bereifungsindustrie nicht so von der allgemeinen Depression ergriffen wurden wie die Automobilhersteller selbst.

Auf der anderen Seite bedeutet aber die Zunahme des ausgewiesenen Aktienkapitals um beinahe 20 Mill. RM. einen Beweis dafür, daß der Kapitalmarkt die schwere Krisis, in welcher sich die Automobilindustrie im Jahre 1925 befand, nur als vorübergehend betrachtete, und daß er der Ansicht war, daß die Automobilindustrie genügend Energie besitzen würde, um sich eine neue gewinnbringende Zukunft aufzubauen.

Es sei auch nicht unerwähnt, daß gerade in das Jahr 1925 die Zeit des stärksten inneren Aufbaues der deutschen Automobilindustrie fällt. Die Umstellung auf die neuen Fabrikationsmethoden erforderte zum größten Teil einen vollständigen betriebstechnischen Umbau, eine Umgliederung der Kräfte und eine große Summen absorbierende Neuanschaffung von Maschinen. Andererseits mußte ein großer Teil der Halb- und Fertigfabrikate für die

neuen Produktionsmethoden wertlos werden. Diese Verluste, zusammen mit den erforderlichen Investitionen, mußten naturgemäß innerhalb des einen Jahres, in dem sie mit der allgemeinen Wirtschaftskrisis zusammentrafen, ein ungünstiges Gesamtergebnis hervorrufen. Die deutsche Automobilindustrie mußte aber in der Hoffnung auf eine Wiederbelebung der Konjunktur die mit der Umstellung verbundenen großen Opfer auf sich nehmen, wenn anders sie ihre Daseinsberechtigung nicht ganz verlieren wollte.

II. Die Produktionserhebungen des Statistischen Reichsamts für das Jahr 1925.

Zum ersten Male seit Beendigung des Krieges hat das Statistische Reichsamt für das Jahr 1925 wieder eine Erhebung der wichtigsten deutschen Industrien vorgenommen. Die Resultate für die Automobilindustrie legt es in Heft 3, 7. Jahrgang von „Wirtschaft und Statistik“ [1]) vor. Die Untersuchung erstreckte sich auf 235 Betriebe, von denen 81 mit 10 und weniger Beschäftigten, 74 mit 11—100 Beschäftigten und 80 mit mehr als 100 Beschäftigten festgestellt wurden.

Es darf angenommen werden, daß es sich bei den Betrieben von 1—100 Personen größtenteils um Unternehmen handelt, die für die Produktion und für die gesamte Bewegung innerhalb der Automobilindustrie von untergeordneter Bedeutung sind, und deren Haupttätigkeit in der Reparatur und Bereitstellung von Ersatzteilen besteht. Bei diesen, ebenso wie bei einer Reihe der dritten Gruppe mit mehr als 100 beschäftigten Personen dürfte es sich zum größten Teil um Unternehmen handeln, für die der Ausdruck „Automobil*fabrik*“ nur bedingt zutrifft, und die in Gestalt von offenen Handelsgesellschaften das zur Aufrechterhaltung ihres Betriebes notwendige Kapital aus eigenen Mitteln aufbringen. Auch bei der dritten Kategorie wird sich eine Reihe von Unternehmen befinden, deren juristische Struktur (offene Handelsgesellschaft oder Gesellschaft mit beschränkter Haftung) die Einbeziehung in eine statistische Untersuchung, wie sie die Ergebnisse auf S. 57 bis 60 in der vorliegenden Arbeit darstellen, nicht gestatten. Hieraus läßt sich die scheinbar große Differenz zwischen der Anzahl der vom Statistischen Reichsamt untersuchten Betriebe mit derjenigen der in der vorliegenden Arbeit zugrunde gelegten Bilanzen erklären. Es sei noch darauf hingewiesen, daß, wie bereits in der Einleitung betont, soweit es möglich war, eine reinliche Scheidung zwischen den eigentlichen Automobilherstellern, ihren Zubehörlieferanten und den Vertriebs-, Absatz- und Reparaturgesellschaften vorgenommen wurde, eine Scheidung, wie sie das Statistische Reichsamt offensichtlich unterlassen hat, die aber für die vorliegende Arbeit notwendig war, um einerseits ein möglichst ungetrübtes Bild von der Entwicklung der einzelnen Kategorien

[1]) „Wirtschaft und Statistik“, 7. Jahrgang (1927), Heft 3, S. 121 ff.

zu erhalten, andererseits aber auch die innige Verflechtung miteinander und die Abhängigkeit voneinander aufzuweisen.

Die Erzeugung der Kraftfahrzeugindustrie im Jahre 1925 hatte einschließlich der ausgeführten Reparaturarbeiten, der Lieferung von Ersatz- und Reserveteilen einen Wert von 771.37 Mill. Reichsmark gegenüber einem solchen von 214.31 Mill. Reichsmark für das Jahr 1913. Das bedeutet, daß die Produktion der Automobilindustrie wertmäßig gegenüber der Vorkriegszeit auf das 3,7fache gestiegen ist.

Vergleicht man hierzu die Ergebnisse der vorliegenden Arbeit auf Seite 57—60, so lassen diese Erhebungen den Schluß zu, daß die Entwicklung des Aktienkapitals ebenso wie diejenige des Vorratsbestandes ziemlich mit der Vergrößerung der Produktion Schritt gehalten haben, denn die Vermehrung des Aktienkapitals bei den Automobilherstellern von 85 Mill. im Jahre 1913 auf 253.72 Mill. Reichsmark im Jahre 1925 beträgt das Dreifache und diejenige der Vorräte von 83,64 Mill. im Jahre 1913 auf 230.24 Mill. Reichsmark im Jahre 1925 etwa das 2,5fache. Hierbei muß allerdings berücksichtigt werden, daß in der Zeitspanne von 12 Jahren eine ganz erhebliche Produktionsverbesserung eingetreten ist, die die Kapazität der Unternehmen um ein Bedeutendes gesteigert hat.

Bringt man die Produktionsziffern des Statistischen Reichsamts (unter Außerachtlassung der bedauerlicherweise nicht feststellbaren Preisveränderungen, die Wertveränderungen würden sich an Hand des Großhandelsindex annähernd richtig berechnen lassen) in Beziehung zu dem Kapital der in der vorliegenden Arbeit erfaßten Gesellschaften, so ergibt sich, daß der Wert der Produktion für das Jahr 1913 ungefähr das 2,5fache und für das Jahr 1925 das Dreifache des Aktienkapitals beträgt. Für die Gesamtindustrie (vgl. S. 60) haben sich die Verhältnisse ebenfalls kaum verschoben. 134.— Mill. Reichsmark Aktienkapital erzeugten im Jahre 1913 eine Produktion im Wert von 214.31 Mill. Mark = etwas mehr als das 1½fache, 384.18 Mill. Reichsmark lieferten für 1925 für 768.36 Mill. Reichsmark Werte, d. i. etwas mehr als das Zweifache des reinen Aktienkapitals.

Wenn nun schon diese Feststellung zu dem Schluß führt, daß der Produktionswert von 1925 gegenüber demjenigen von 1913, auf das Aktienkapital bezogen, keine nennenswerte Vermehrung aufweist, daß mit anderen Worten der Kapitalumschlag im Jahre 1925 noch fast genau so langsam vor sich gegangen ist wie im letzten Vorkriegsjahre, und wenn man weiter berücksichtigt, daß die inzwischen bei fast allen Betrieben durchgeführte Umstellung auf moderne Fabrikationsmethoden eine bedeutend höhere Produktionsziffer hätte ergeben müssen, so kommt man zu dem Ergebnis, daß die Kapazität der deutschen Automobilfabriken im Jahre 1925 nur zu einem ganz geringen Bruchteil ausgenutzt worden sein kann.

Eine Bestätigung dieser Annahme ergeben noch die weiteren Ziffern: Die Erzeugung in Personenkraftwagen wird nach den Erhebungen des Statistischen Reichsamts für 1925 mit 38 988 Stück angegeben. Die Opelwerke, die fast ausschließlich Personenwagen herstellen, meldeten bereits für Ende 1925 eine Tagesleistung von 200 Kraftwagen, und die Brennaborwerke konnten von einer möglichen Tagesproduktion von etwa 60—80 Personenkraftwagen fast zur gleichen Zeit berichten. Die volle Ausnutzung dieser beiden Betriebe, deren Kapazität inzwischen auf 300 bezw. 100 Wagen pro Tag gestiegen ist, hätten also zu jener Zeit bei voller Ausnutzung bereits ausgereicht, um die Personenkraftwagenproduktion der gesamten Automobilindustrie Deutschlands für das Jahr 1925 um das Mehrfache zu übersteigen.

Bei den Kleinkrafträdern ist die Lage ähnlich. Hier betrug die Produktion pro 1925 48 783 Stück. Auch hier hätte die volle Ausnutzung der Kapazität, z. B. der Bayerischen Motorenwerke und etwa der damals noch nicht aufgelösten Deutschen Kraftfahrzeugwerke genügt, um diese Anzahl von Kleinkrafträdern herzustellen. Es ist ein Mangel der herangezogenen Erhebung des Statistischen Reichsamts, daß sie sich über diesen für die lückenlose Beurteilung der Lage der Automobilindustrie besonders wichtigen Punkt vollständig ausschweigt. Es wäre zu wünschen, daß ihre Statistiken für die Zukunft eine dahingehende Erweiterung erfahren, da für die Beurteilung einer Industrie nicht allein ihre Produktion, sondern auch ihre Produktionsfähigkeit von großer Bedeutung ist.

Obwohl also die Produktion der Automobilindustrie für 1925 nur einen geringen Prozentsatz der Kapazität betragen haben kann, ist sie nach den Ausweisen des Statistischen Reichsamts noch nicht einmal vollkommen abgesetzt worden, denn der Wert des Absatzes nach dem Inlande beträgt 592.02 Mill. Reichsmark, nach dem Ausland 33.51 Mill. Reichsmark. Zieht man die Summe des Absatzes von dem Gesamtwert der Erzeugung in Höhe von 771.37 Mill. Reichsmark ab, so ergibt sich immer noch ein Produktionsüberschuß im Werte von 145.84 Mill. Reichsmark.

Immerhin ist der so errechnete Produktionsüberschuß noch geringer als der in den Erhebungen der vorliegenden Arbeit festgestellte Wert der Vorräte, der für die Berichtsperiode 1925 mit 230.24 Mill. Reichsmark errechnet ist. Allerdings vereinigt der Posten Vorräte sowohl Fertigwaren als auch Halbfabrikate und Rohmaterialien. Nimmt man, wie dies z. B. bei dem Ausweis von Daimler-Benz geschieht, den Wert der Fertigfabrikate durchschnittlich mit 30 % der Vorräte an und setzt von dem durch das Statistische Reichsamt erhobenen Produktionswert den Wert der nicht gesondert ausgewiesenen Reparaturen mit 10 % oder 77.14 Mill. Reichsmark ab, so ergibt sich nach den Erhebungen der vorliegenden Arbeit ein Bestand an Fertigfabrikaten im Werte von 69.07 Mill. Reichsmark und nach denjenigen des Statistischen

Reichsamtes ein solcher von 68.7 Mill. Reichsmark oder fast genau der gleiche Betrag als Produktionsüberschuß der deutschen Automobilindustrie für das Jahr 1925.

Die nach den Erhebungen der vorliegenden Arbeit verbleibende Differenz zwischen 230.24 Mill. Reichsmark (Vorräte per 1925) und 69.07 Mill. Reichsmark (Wert der Fertigfabrikate), also von 161.17 Mill. Reichsmark, würde damit den Gegenwert der noch nicht bearbeiteten und von anderweitig bezogenen Rohstoffe, Halb- und Ganzfabrikate darstellen, die in den Erhebungen des Statistischen Reichsamts nicht berücksichtigt sind.

Wenn auch diese Feststellung zu einer scheinbar günstigeren Beurteilung des Ergebnisses für das Berichtsjahr 1925 verführen könnte (denn es könnte der Einwand erhoben werden, daß bei einer Jahresproduktion von 771.37 Mill. Reichsmark ein Bestand von 69.07 Mill. Reichsmark Fertigfabrikaten und 161.17 Mill. Reichsmark Vorräten nicht besonders hoch sei), so ist doch darauf hinzuweisen, daß Vorräte plus Fertigfabrikate etwas über ein Drittel, Vorräte allein fast ein Viertel der gesamten Jahresproduktion ausmachen und einen weiteren Beweis für die bereits im vorhergehenden Kapitel gemachte Feststellung von der überaus schwierigen Lage erbringen, in der sich die deutsche Automobilindustrie im Jahre 1925 befand.

III. Die Kapitalbewegung in der deutschen Automobilindustrie nach dem zweiten Geschäftsjahr seit der Stabilisierung.

Es wurde bereits bei der Betrachtung des zweiten Geschäftsjahres nach der Goldmarkeröffnungsbilanz darauf hingewiesen, daß die schon ein Jahr zuvor festgestellte strukturelle Veränderung in der Automobilindustrie und die zugleich bemerkbar gewordene Bereinigungskrisis ihren weiteren Fortgang mit dem Ausscheiden von 7 Gesellschaften mit insgesamt 1.04 Mill. Reichsmark und mit der Sanierung von weiteren 7 Unternehmen durch Reduzierung des Kapitals von 12,94 Mill. Reichsmark auf 7,83 Mill. Reichsmark genommen hatte. Diese Bewegung ist noch im Fortschreiten begriffen und scheint z. Zt. noch nicht zum Stillstand gekommen zu sein, wenn auch ihr Tempo sich bedeutend verlangsamt hat und der Tiefpunkt erreicht sein dürfte. Eine Zunahme von Kapitalverminderungen, die sich noch bis in das Ende des Jahres 1926 fortsetzen und von Kapitalerhöhungen, deren Beginn etwa in den Anfang des Jahres 1927 fällt, ist deutlich erkennbar.

Die Rechnungslegung über die Berichtsperiode 1925 hatte bei den Leitungen einer großen Anzahl von Unternehmen der Automobilindustrie die Überzeugung geweckt, die von Außenstehenden schon früher mehrfach in der Fachpresse festgestellt wurde, daß nämlich die Automobilindustrie teilweise recht erheblich mit Kapital übersättigt sei, dessen Verzinsung bei der augenblicklichen Wirtschaftslage nicht mehr gewährt werden könne. Die

Versuche, die veralteten Betriebe mit den vorhandenen Mitteln umzubauen und auf eine rationelle Produktionsweise umzustellen, mußten auf die Dauer bei diesen Unternehmen ebenso fehlschlagen wie die bis dahin geübte Praxis, die überlebten und teilweise ganz unbrauchbar gewordenen Produktionsanlagen unverhältnismäßig hoch zu bewerten. Es rächte sich auch bei anderen Unternehmen, daß sie während der Scheinkonjunktur, die bis in den Beginn des Jahres 1925 hineinreichte, allzu hastig Erweiterungen ihre Betriebe vorgenommen oder sich zu hohen Preisen mit Materialien eingedeckt hatten. Bei Lichte besehen, ließen sich die Bewertungsgrundlagen auf die Dauer nicht durchhalten und zwangen die Unternehmen zu einer Neuaufstellung ihrer Bilanzen, die dann in solchen Fällen ein wesentlich anderes Bild ergab, mit dem Resultat, daß, wollten sich die Unternehmen nicht unter Geschäftsaufsicht stellen oder Konkurs anmelden, nur eine Sanierung durch Kapitalreduktion übrig blieb.

Zwölf Gesellschaften mußten ihr Aktienkapital von 34,39 Mill. Reichsmark auf 10,37 Mill. Reichsmark herabsetzen, hatten also einen Verlust von 24,10 Mill. Reichsmark an reinem Kapital zu verzeichnen. Es entstand mithin unter Hinzufügung der vorher festgestellten Kapitalabgänge den Aktionären der Automobilbauindustrie ein Gesamtverlust von 30,25 Mill. Reichsmark, d. i. 14% des zuletzt ausgewiesenen Aktienkapitals. Rechnet man zu diesem Betrag noch den auf Seite 101 dieser Arbeit für die erste Berichtsperiode nach der Goldmarkeröffnungsbilanz festgestellten Verlust von 28,2 Mill. Reichsmark hinzu, so ergibt sich als Gesamtverlust, den die deutsche Automobilindustrie seit der Stabilisierung an reinem Aktienkapital erlitten hat, die außerordentlich hohe Summe von 58,45 Mill. Reichsmark, d. i. fast ¼ des Kapitals, das die Automobilindustrie bei der Goldmarkeröffnungsbilanz ausgewiesen hatte.

Die Zubehörindustrie verlor durch Kapitalreduktionen bei 2 Gesellschaften von 7,0 Mill. Reichsmark auf 3,1 Mill. Reichsmark 3,9 Mill. Reichsmark Aktienkapital, d. i. rund 6% des zuletzt ausgewiesenen Aktienkapitals, während die Bereifungsindustrie von Kapitalverlusten verschont blieb.

Mehr als alles andere beweisen diese Zahlen, wie schwer die deutsche Automobilindustrie unter der Deflationskrisis, nicht zuletzt infolge ihrer mangelhaften Betriebsorganisation, gelitten hatte.

Und doch hat sich das Vertrauen des Kapitals in die deutsche Automobilindustrie nicht erschüttern lassen. Während noch die letzten Unternehmen in der Sanierungsaktion begriffen waren, wurde den weiter fortgeschrittenen bereits wieder neues Kapital zugeführt. Von den zwölf Gesellschaften, die ihr Kapital herabsetzten, konnten acht bereits den Kapitalmarkt wieder mit Erfolg beanspruchen. Insgesamt waren bis zum 15. 4.

1927 (dem Abschluß dieser Arbeit) von 18 Gesellschaften Kapitalerhöhungen mit einer Gesamtsumme von 45,65 Mill. Reichsmark geplant. Davon waren durchgeführt von zwölf Gesellschaften Erhöhungen mit insgesamt 18,82 Mill. Reichsmark, eine Gesellschaft mit 8,0 Mill. Reichsmark nahm die Automobilfabrikation neu auf, und bei einer Gesellschaft (Daimler-Benz) wurde eine bereits zugesagte Kapitalerhöhung von 14,0 Mill. Reichsmark genehmigt, so daß also insgesamt 40,82 Mill. Reichsmark neues Aktienkapital der Automobilindustrie bis zum 15. 4. 27 zugeflossen ist. Inzwischen sind aber auch noch von 4 Gesellschaften für 34,0 Mill. Reichsmark Teilschuldverschreibungen an den Kapitalmarkt gebracht worden, weitere vier Gesellschaften haben langfristige Betriebskredite in Höhe von rund 21,0 Mill. Reichsmark erhalten, so daß in der verhältnismäßig kurzen Zeit vom dritten Quartal 1926 bis zum 15 .4. 1927 den Automobilunternehmen insgesamt 95,82 Mill. Reichsmark neue Mittel zugeführt worden sind.

Die Bereifungsindustrie plant eine Erhöhung ihres Aktienkapitals um 3,0 Mill. Reichsmark und hat bisher für 24,0 Mill. Reichsmark Obligationen aufgenommen. In der Zubehörindustrie sind 3,89 Mill. Reichsmark neues Aktienkapital und 0,5 Mill. Reichsmark Obligationen neu zugeführt worden. Die Gesamtindustrie hat demnach eine Kapitalzufuhr von 124,29 Mill. Reichsmark oder fast ein Drittel ihres zuletzt ausgewiesenen Aktienkapitals erfahren, eine Auffrischung, wie sie außer der deutschen Schiffahrt keine andere deutsche Industrie, noch dazu in so verhältnismäßig kurzer Zeit, erfahren hat.

Besonders verdient erwähnt zu werden, daß dieser hohe Betrag mit Ausnahme von rund 10,0 Mill. Reichsmark, der je zur Hälfte in Amerika und Holland untergebracht wurde, am deutschen Kapitalmarkt begeben und glatt aufgenommen worden ist. Man kann hierin nur einen sehr erfreulichen Beweis für das außerordentliche Vertrauen erblicken, das das deutsche Kapital in die Zukunftsentwicklung der deutschen Automobilindustrie setzt. Bemerkenswert ist, daß ein großer Teil dieser Summe nicht den ohnehin gut fundierten Unternehmen, sondern auch den schwächeren zugute kam. Es ist zu hoffen, daß die Erwartungen der Geldgeber nicht getäuscht werden.

In der Tat scheint sich in jüngster Zeit der Beschäftigungsgrad der deutschen Automobilindustrie merklich gebessert zu haben. Allenthalben berichten die Unternehmen von zunehmenden Auftragseingängen — etwa seit der letzten Automobilausstellung im November 1926 — zu befriedigenden Preisen. Auch das Ausland tritt hier und da schon wieder als Auftraggeber auf, — ein Beweis dafür, daß die deutsche Automobilindustrie beginnt, ihrer ausländischen Konkurrenz auf dem Weltmarkt erfolgreich zu begegnen. Z. Zt. hofft man, den Absatz des vorhergehenden Jahres etwa verdoppeln zu können. Die durch die Ra-

tionalisierung der Betriebe ermöglichte Verbilligung der Preise trägt hierzu ebenso wie die Belebung der Wirtschaft etwa seit Beginn des englischen Kohlenstreiks nicht unwesentlich bei.

Trotz dieser an sich erfreulichen Tatsache kann die Neubelebung in der Automobilindustrie aber erst als ein Teilerfolg gewertet werden. Denn der möglichen Verdoppelung des Absatzes steht eine um das Mehrfache höhere Leistungsfähigkeit der Betriebe gegenüber. Die größten Unternehmen, wie z. B. Daimler-Benz, Opel oder Gothaer Waggon (Dixi und Cyklon) würden jedes für sich allein nach der von ihren Verwaltungen gemeldeten Kapazität die doppelte Produktion der gesamten Automobilindustrie des Jahres 1925 herstellen können. Es läßt sich voraussagen, daß der deutschen Automobilindustrie, nachdem ihre Betriebsreorganisation zum großen Teil beendet ist oder dicht vor der Vollendung steht, unter diesen Umständen noch ein schwerer Kampf um den Absatzmarkt bevorsteht. Ein Kampf, der dadurch noch erschwert wird, daß die im August 1925 gewährten Schutzzölle mit dem 1. Juli 1928 auf durchschnittlich den vierten Teil gesunken sein werden, nachdem sie von Mitte 1927 an nur noch die Hälfte bis Dreiviertel der Anfangssätze betragen und der ausländischen Konkurrenz eine erleichterte Möglichkeit zur Herabsetzung ihrer ohnehin niedrigeren Preise verschaffen dürften. Wenn sich die Marktlage nicht ganz wesentlich bessert, so wird dieser Kampf ein sehr erbitterter werden und die deutsche Automobilindustrie entweder einer neuen Krisis oder einer rücksichtslosen Konzentration entgegenführen. Beide werden neue Opfer verlangen. Es scheint sich eine Bewegung anzubahnen, die der drohenden neuen Krisis durch einen organischen Zusammenschluß vorzubeugen versucht.

IV. Die Konzentrationsbewegung in der deutschen Automobilindustrie.

In der ersten Hälfte dieses Teiles wurde von den Maßnahmen berichtet, welche die deutsche Automobilindustrie ergriff, um die entstandene Krisis zu überwinden. Es gehörten hierzu, sofern die deutsche Automobilindustrie selbst eine Initiative ergreifen konnte, Maßnahmen auf dem Gebiete der Produktion, auf betriebswirtschaftlichem Gebiet und auf dem Gebiet des Absatzes. Auch im Verlauf des Jahres 1925 nahmen insbesondere die betriebswirtschaftlichen Reorganisationsmaßnahmen einen weiteren Fortschritt. Es kam zu neuen Vereinbarungen über Normalisierungs- und Typisierungsmaßnahmen, und in gemeinschaftlicher Arbeit konnten die deutschen Automobilfabrikanten für ihre Produkte bis etwa zum Ausgang des Jahres 1926 134 bezugsfertige, anwendungsfertige Normblätter einführen, die für die angeschlossenen Mitglieder verbindlich gemacht wurden.[1])

[1]) 1901—1926, 25 Jahre Reichsverband der Automobilindustrie, S. 80.

Auch in der Zubehörindustrie setzte sich das Bestreben nach Vereinfachung und Vereinheitlichung fort. Zu demselben Zeitpunkt wurden z. B. nur noch 88 gegen früher 150 ein- und zweireihige Querkugellagertypen hergestellt.[1]) Die Edelstahlverarbeitung beschränkte sich für den Kraftfahrzeugbau auf 7 Vorzugsstähle.[2]) Fortlaufend sind Bestrebungen im Gange, die begonnene Typisierung zu vollenden. Die Initiative geht hierbei zum größten Teil vom Reichsverband der Automobilindustrie aus, der bereits eine Reihe weiterer konkreter Vorschläge über die Verringerung der einzelnen Typen und die Zusammenlegung der Produktion in der deutschen Automobilindustrie gemacht hat, und dessen Bestreben es ist, den einmal betretenen Weg mit Energie weiter zu gehen.[3])

Ist so über das der Initiative des Einzelunternehmens entspringende Rationalisierungsbestreben hinaus eine auch von der offiziellen Interessenvertretung der deutschen Automobilindustrie stark geförderte Bewegung nach Vereinheitlichung und Vereinfachung der Produktion zu bemerken, die während der Jahre 1925 und 1926 nur einen Fortgang einer bereits begonnenen Bewegung bedeutet, so hat sich im Verlauf des Jahres 1926 eine über diese privatwirtschaftliche Initiative hinausgehende Entwicklung angebahnt, die bereits auf anderen Industriegebieten zu einem teilweisen Abschluß gekommen ist, in der Automobilindustrie dagegen erst verhältnismäßig spät begonnen hat: der Zusammenschluß der einzelnen Unternehmen untereinander und ihre Verschmelzung zu einheitlichen Gebilden.

Allerdings beginnt diese Bewegung kennzeichnend mit zwei negativen Ereignissen: der Deutsche Automobilkonzern und die Gemeinschaft Deutscher Automobilfabriken lösen sich auf bezw. lockern das bisherige enge Verhältnis der Mitglieder untereinander.

Die GDA, die, wie bereits in der ersten Hälfte dieses Teiles geschildert wurde, eine gemeinschaftliche Verkaufsorganisation für die Nationale Automobilgesellschaft, die Hansa Lloyd-Werke, die Hansa-Automobil-Werke A. G. und die Brennabor-Werke war, schloß im Oktober 1926 die Hansa-Automobilwerke nach deren Zusammenbruch aus ihrer Gemeinschaft aus. Aber auch das Verhältnis der in ihr verbliebenen drei Gesellschaften erfuhr trotz der gemeldeten Vertiefung eine beträchtliche Lockerung insofern, als den einzelnen Unternehmen gestattet wurde, vom 1. Januar 1927 an eigene Vertreter zu ernennen und von sich aus in direkte Verbindung mit den Händlerfirmen zu treten, eine Vermittlungstätigkeit, die bis dahin der GDA überlassen worden war. Begründet wurde diese Maßnahme mit der Eigenart der einzelnen

[1]) 1901—1926, 25 Jahre Reichsverband der Automobilindustrie, S. 88.
[2]) Desgl. S. 89.
[3]) Desgl. S. 90/91.

Fabrikate, die, wenn sie erfolgreich abgesetzt werden sollten, auch einen besonders eingespielten Vertreterapparat beanspruchten.[1])

Hinzu kommt noch, daß die Nationale Automobilgesellschaft durch eine Ausdehnung ihrer Interessenssphäre, über die weiter unten Ausführliches gesagt werden wird, nur noch ein geringeres Zusammengehörigkeitsgefühl mit der bisherigen Verkaufsgemeinschaft aufbrachte.

Die Deutsche Automobilkonzern G. m. b. H. wurde am 30. 9. 26 aufgelöst, „nachdem die Voraussetzungen für das weitere Bestehen dieser Vereinigung hinfällig geworden waren".[2]) Als Ursache für die Auflösung dieser Preis-, Produktions- und Absatzgemeinschaft, die sich fälschlicherweise Konzern nannte, werden die zunehmende Einfuhr billiger leichter Lastwagen (die hauptsächlich von diesen vier Gesellschaften des „Konzerns", Presto, Dux, Vogtländische Maschinen, Magirus hergestellt wurden) und die „heutige Einstellung der Abnehmerkreise auf schwere Nutzkraftfahrzeuge" angegeben, die auf die ursprünglich vorgesehene Fabrikationseinteilung zwischen Magirus und Vomag als Spezialfabriken für Lastkraftwagen einen bestimmenden Einfluß ausgeübt hätten. Danach ließe sich die grundlegende Idee, die s. Zt. zum Zusammenschluß der Werke geführt habe, heute nicht mehr weiter verfolgen, ohne die einzelnen Fabriken in ihrer Entwicklungsmöglichkeit zu hemmen.[3])

Im letzten Teil des Satzes dürfte der wahre Grund für die Auflösung des Deutschen Automobilkonzerns angegeben sein: Die Typen der einzelnen Konzernfirmen hatten sich im Laufe der Zeit stark genähert, statt wie bisher einander zu ergänzen. Die Folge mußte sein, daß sich allmählich aus dem Gemeinschaftsverhältnis ein Konkurrenzverhältnis entwickelte, das nicht ohne Differenzen der Gemeinschaftsfirmen bleiben konnte, deren Folge die schließliche Auflösung des Deutschen Automobilkonzerns war.

Während diese beiden Gemeinschaften, die lediglich durch lose vertragliche und freiwillige, nicht aber durch finanzielle Bindungen zustande gekommen waren, eine Entwicklung nahmen, wie sie bei derartigen Gebilden in Krisenzeiten gewöhnlich einzutreten pflegt, entstand, vorerst in geringerem, in letzter Zeit aber bedeutend vergrößertem Ausmaß eine Tendenz zu engeren Zusammenschlüssen einzelner gleichgearteter Unternehmungen.

Den Anfang der Konzentrationsbewegung in der deutschen Automobilindustrie machte die Presto-Werke A.-G., die Ende 1925 die Majorität der Dux-Automobilwerke erwarb. Beide Gesellschaften gehörten dem Deutschen Automobilkonzern an und stellten außer leichten Lastkraftwagen in der Hauptsache Personenwagen ungefähr desselben Typs her. Es kam zwar nicht bei diesen beiden Unternehmen zu einer Vollfusion. Immerhin genügt

[1]) „Frankfurter Zeitung" vom 10. 11. 26.
[2]) Geschäftsbericht der Presto-Werke A.-G. 1925/26.
[3]) „Berliner Börsen-Zeitung" vom 1. 10. 26.

aber die im Besitz der Presto A.-G. befindliche Aktienmehrheit der Dux-Werke, um einen maßgebenden Einfluß auf deren Geschäftstätigkeit auszuüben, der sich in einer Verringerung der hergestellten Wagentypen, einem gemeinschaftlichen Bezug von Rohstoffen und Zubehörteilen und einer Vereinfachung der Produktionsweise auswirkte. Die Prestowerke sind außerdem noch maßgebend beteiligt an der Niederlausitzer Automobil A.-G., Kottbus und der Garagen A.-G. Dresden. Ihr Aktienkapital beträgt z. Zt. 3 Mill. RM.

Durch Generalversammlungsbeschluß vom 1. 11. 1926 wurden die Neckarsulmer Fahrzeugwerke A.-G., Neckarsulm mit der Schebera A.-G., Berlin durch Fusion in die N.S.U. Vereinigte Fahrzeuwerke A.-G., Neckarsulm unter Auflösung der Schebera A.-G. vereinigt. Zur Beschaffung der für die Aufnahme der Schebera erforderlichen Mittel nahm die N.S.U. eine Kapitalerhöhung von 4,5 Mill. RM. vor, die zum Umtausch der Schebera-Aktien diente.

Durch diese Verbindung hatten sich die Neckarsulmer Fahrzeugwerke eine Abteilung angegliedert, die ihnen auf der einen Seite die für ihre Produktion notwendigen Automobilkarosserien lieferte und auf der anderen Seite durch ein Netz von 28 Filialen, die über ganz Deutschland verteilt sind, eine großzügige Absatzorganisation mit einbrachten.

Auch hier wird als treibende Kraft zum Zusammenschluß das Bestreben nach Rationalisierung des Betriebes und nach Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit angegeben. Die organische Gestaltung des neuen Gebildes liegt sowohl in horizontaler wie in vertikaler Richtung. Horizontal: Angliederung der Karosseriefabrikation an die bereits bestehende Personenwagenfabrikation. Auch die Ausdehnung der Produktion auf Krafträder, die hauptsächlich von Schebera hergestellt wurden, läßt sich noch hiermit einbeziehen, sofern man die gesamte Kraftfahrzeugproduktion als in horizontaler Ebene liegend definiert. Vertikal: durch Angliederung einer großzügigen Absatzorganisation. Ob mit diesem Gebilde ein abgerundetes Ganzes geschaffen worden ist, muß stark bezweifelt werden, da die Scheberaproduktion von Karosserien erheblich größer war, als die Neckarsulmer Fahrzeugwerke verarbeiten und vor allen Dingen absetzen konnten.

Allerdings läßt sich über diese Fusion ein abschließendes Wort nicht sagen, ohne daß darin auch eine Betrachtung über den zeitlich zunächstfolgenden Zusammenschluß gesagt worden wäre: Die Konzentrationsbewegung, die von der Gothaer Waggonfabrik A.-G. ausging. Dieses Unternehmen hatte sich bereits im Laufe des Jahres 1924 die Cyklon-Kraftfahrzeugwerke angegliedert und ferner während des Jahres 1925 die Mehrheit der Dixi-Werke erworben. Diese beiden Unternehmen nahm sie durch Vollfusion unter Erhöhung ihres Aktienkapitals als besondere Werkabteilungen auf, in denen ein neuer Kleinwagentyp hergestellt

wird. Die Betriebsweise für diese Abteilungen ist mittlerweile soweit gediehen, daß man, bei einer Steigerung der Wochenproduktion durch Rationalisierung und Fließarbeit auf ungefähr 300 Wagen, in kurzer Zeit den bestehenden Unternehmen erhebliche Konkurrenz in Preis und Qualität zu machen hofft.[1])

Sowohl bei der N.S.U. Vereinigte Fahrzeugwerke A.-G. als auch bei der Gothaer Waggonfabrik besitzt der in der Automobilindustrie vielgenannte Generaldirektor Jacob Schapiro einen maßgeblichen Teil der Aktienpakete, so daß anzunehmen ist, daß diese beiden Komplexe einander bei ihrer Produktion vermöge des auf sie ausgeübten Einflusses ergänzen werden. Im übrigen ist über diese Verbindung in den nachfolgenden Betrachtungen noch weiteres zu sagen.

Im Dezember 1926 ist der Zusammenschluß der Nationalen Automobilgesellschaft mit der Protos-Automobil G. m. b. H. durchgeführt worden. Es handelt sich bei der neuen Gesellschaft N.A.G.-Protos um eine Vereinigung der Automobilinteressen des Siemens-Schuckert-Konzerns (Protos) mit denjenigen des A.E.G. Konzerns (N.A.G.). Optimisten haben hierin den Vorläufer für einen Zusammenschluß dieser beiden großen Elektrokonzerne sehen wollen. Dies ist aber durchaus nicht der Fall. Die beiden Konzerne haben schon mehr gemeinschaftliche Tochtergesellschaften zur Wahrnehmung ihrer gemeinsamen Interessen ins Leben gerufen. Es sei hier nur an die Osram-Gesellschaft, Telefunken u. a. erinnert, bei denen beide Konzerne gewöhnlich zu gleichen Teilen beteiligt sind.

Auch bei diesem Zusammenschluß ist die Vereinheitlichung der Produktion und das Bestreben nach Verbesserung der Absatzmöglichkeiten der Hauptantrieb. Nach Fertigstellung der in Arbeit befindlichen Serie des Protos-Personenwagens soll dessen Fabrikation in die Werkstätten der N. A. G. übergeführt werden. Es gehen nur die Rechte der Protos G. m. b. H. an die N. A. G. über, nicht aber die Immobilien und Einrichtungen, mit Ausnahme der Reparaturwerkstätten der Protos G. m. b. H. Der Siemens-Schuckert-Konzern stellt der neuen Gesellschaft seine Vertriebsorganisation, die insbesondere auch im Ausland gute Vertretungen hat, für den Verkauf des neuen N. A. G.-Protos-Wagens und der übrigen N. A. G.-Fabrikate zur Verfügung. Das Bezeichnende bei diesem Zusammenschluß ist die Erweiterung des Produktionsprogramms (N. A. G. stellte bisher nur Lastkraftwagen und Autobusse, dagegen fast keine Personenwagen her) bei gleichzeitiger Konzentration der Produktionsstätten. Erhofftes Ziel ist die Erhöhung der Produktion und Verminderung der Unkosten.

Finanziell ging diese Transaktion dergestalt vor sich, daß von den 12 Mill. N. A. G.-Aktien der Siemens-Konzern 2 Mill. bisher unbegebene für die Einbringung der Protos G. m. b. H. gegen

[1]) „Berliner Börsen-Courier" vom 25. 2. 27.

eine gleichzeitige Barzahlung von 1 Mill. RM. erhält. Außerdem treten zwei Vorstandsmitglieder der Siemens-Schuckert-Werke in den Vorstand der N. A. G.-Protos ein, in dem die A. E. G. bereits vertreten ist.

Der bedeutendste Zusammenschluß, der bisher in der Automobilindustrie stattgefunden hat, ist die Vereinigung der Benz & Cie. Rheinische Automobil- und Motorenfabrik A.-G., Mannheim mit der Daimler-Motoren-Gesellschaft A.-G. Stuttgart, zu der Daimler-Benz A.-G., Berlin-Stuttgart, die durch die Beschlüsse der beiderseitigen Generalversammlungen vom 28. und 29. Juni 1926 vonstatten ging.

Der kurze Zeit vorher abgeschlossene und unter dem Rubrum „Produktions- und Absatzgemeinschaften" in dieser Arbeit bereits eingehend gewürdigte Interessengemeinschaftsvertrag brachte nicht die erhofften Resultate. Trotz einer energisch durchgeführten Betriebsrationalisierung und Vereinfachung des Fabrikationsprogramms, von der man sich eine bedeutsame Herabsetzung der außerordentlich hohen Unkosten versprochen hatte, spitzte sich die Situation der beiden Interessengemeinschaftsfirmen in verhältnismäßig kurzer Zeit, nicht zuletzt auch infolge der bereits geschilderten ungünstigen Wirtschaftslage, immer mehr zu. Der Rückgang des Absatzes, der sich in jener Zeit überall in der Automobilindustrie bemerkbar machte, mußte bei diesen beiden Unternehmen besonders umfangreich sein, da sie hoch qualifizierte Wagen herstellten, für die entsprechend hohe Preise gefordert werden mußten. Außerdem hatte die Reorganisation der Betriebe beträchtliche Mittel erfordert, die ihnen in Gestalt von kurzfristigen Bankkrediten hauptsächlich von der Deutschen Bank zur Verfügung gestellt waren.

Die außerordentlich hohe Verschuldung der beiden Unternehmen drückt sich in ihren Bilanzen per 31. 12. 1925 aus. Es betrugen zu diesem Zeitpunkt die Kreditoren bei Benz 19,5 Mill. RM. und bei Daimler 36,17 Mill. RM., d. h. mit zusammen 55,67 Mill. RM. fast soviel wie das nominelle Aktienkapital (56,76 Mill. RM.) zusammengenommen und gegen 1924 rund 30 Mill. RM. mehr. Vorräte hatten die enorme Höhe von 25,46 Mill. RM. bei Benz und 38,7 Mill. RM. bei Daimler, d. i. 64,16 Mill. RM. bei beiden zusammen erreicht und waren gegen das Vorjahr um rund 22 Mill. RM. gestiegen. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß sich unter den Vorräten ein nicht realisierbarer Betrag in unbekannter Höhe befand, der für Wagen bestimmt war, die sich nur zu Vorführungs- und Probefahrtzwecken, nicht aber zum Verkauf eigneten.

Zwar hielten sich die hergestellten Fabrikate beider Unternehmen qualitativ auf beachtenswerter Höhe — das beweisen ihre Rennerfolge im In- und Ausland selbst bei stärkster internationaler Konkurrenz —, aber ihr Herstellungspreis war trotz erfolgter Rationalisierung und teilweiser Serienfabrikation so hoch, daß ein

nennenswerter Absatz nicht erzielt werden konnte. Die Folge war die außerordentlich hohe Verschuldung beider Unternehmen.

Es war klar, daß den beiden ältesten und bedeutendsten deutschen Automobilfabriken geholfen werden mußte, wenn ein Zusammenbruch der gesamten Automobilindustrie vermieden werden sollte.

Man darf vermuten, daß hauptsächlich auf Drängen der Deutschen Bank, der Hauptgläubigerin beider Unternehmen, und des schon genannten Generaldirektors Jacob Schapiro, dem Hauptaktionär bei Benz, der Zusammenschluß beider Unternehmen beschleunigt und überhaupt zustande gebracht wurde, nicht unter erheblichen Opfern der Deutschen Bank.

Die Kapitaltransaktion bei der Fusion ging folgendermaßen vor sich: Daimler hatte nach der Bilanz per Ende 1925 ein Aktienkapital von nominell 36 Mill. RM., Benz ein solches von 20,76 Mill. RM. Von den Benzaktien befanden sich 9 Mill. RM. und von den Daimleraktien etwa 11 Mill. RM. im Portefeuille der Gesellschaften. Die 9 Mill. RM. Vorratsaktien von Benz wurden eingezogen und vernichtet. Die restlichen 10,67 RM. wurden von Daimler im Verhältnis von 1 : 1 umgetauscht, offenbar aus dem Bestande der Vorratsaktien, da eine Kapitalserhöhung für die Übernahme der Benzaktien nicht erforderlich wurde. Aufnehmende Gesellschaft war Daimler.

Das Aktienkapital der neuen Daimler-Benz Gesellschaft betrug nach der Fusion 36 Mill. RM., d. h. das effektive Kapital der beiden verschmolzenen Gesellschaften von ehedem 56,76 Mill. RM. nominell betrug nach der Zusammenlegung soviel wie das nominelle Kapital von Daimler vor dem Zusammenschluß. Von diesen 36 Mill. RM. Daimler-Benz-Aktien gelangten 31 Mill. RM. in Umlauf, der Rest von 5 Mill. RM. blieb im Portefeuille der Gesellschaft und wurde erst später — im Februar 1927 — dem Gläubigerkonsortium unter Führung der Deutschen Bank mit Sperrverpflichtung — offenbar zum Zwecke einer teilweisen Konsolidierung der hohen Bankschulden, die ja hauptsächlich bei der Deutschen Bank bestanden — übergeben.

Wie hoch der Anteil Schapiros an dem neuen Kapital der Daimler-Benz-Gesellschaft ist, ließ sich nicht genau ermitteln. Bereits im Dezember 1926 wurde seine Beteiligung auf 25[1]) bzw. 35[2]) % geschätzt. Es läßt sich vermuten, daß er auch an der Übernahme der 5 Mill. RM. Vorratsaktien beteiligt gewesen ist, und die zeitweilig gemeldeten „Aufkäufe von Daimler-Benz-Aktien von interessierter Seite" dürften wohl auch bei ihm ihren Auftraggeber haben. Jedenfalls wird es wohl kaum zu hoch gegriffen sein, wenn man Schapiros Beteiligung an der Daimler-Benz-Gesell-

[1]) „Berliner Tageblatt" vom 15. 12. 26.
[2]) „Magazin der Wirtschaft" vom 23. 12. 26.

schaft augenblicklich mit etwa 50 % des nominellen Kapitals einschätzt.

Äußerlich erhielt die Verschmelzung der beiden Unternehmen durch die neue Firmenbezeichnung Daimler-Benz-A.-G. ihren Ausdruck; auch die Erzeugnisse der verschmolzenen Betriebe sollen eine gemeinschaftliche Bezeichnung erhalten.[1])

Innerhalb der Betriebe wurde nach der Fusion eine intensive Reorganisation vorgenommen. Einzelne Werkabteilungen, die sich nicht mehr rentierten, wurden stillgelegt, andere, die man infolge früherer Maßnahmen geschlossen hatte, wieder in Gang gesetzt, die Betriebsstätten wurden mit neuem Maschinenmaterial versorgt, das überflüssige Personal wurde abgebaut und die Umstellung des Betriebes auf die Produktionsweise am fließenden Band in Angriff genommen.

So konnte schon Mitte 1926 infolge all dieser Maßnahmen eine Mitteilung der Verwaltung von einer Kapazität des Unternehmens von 200—300 Wagen bei etwa 25 000 Arbeitern melden.[2])

Über den Kapitalbedarf, der durch diese umfangreichen Erneuerungsmaßnahmen für die Gesellschaft entstanden war, hatten sich deren Leiter allerdings erheblich geirrt. Sie mußten bald zu der Einsicht kommen, daß die durch die Fusion frei gewordenen Mittel bei weitem nicht ausreichten, um die gründliche Modernisierung und Rationalisierung der gesamten Betriebe durchzuführen, und trotz der großen Steuer-, Personal- und sonstigen Unkostenersparnisse, die die Zusammenlegung beider Unternehmen mit sich gebracht hatte, gelang es nicht, den angespannten Status der Bilanz durch Minderung besonders der Schuldenkonten nennenswert zu korrigieren. Zwar sollte die Umstellung auf Fließarbeit nach einem Bericht des Generaldirektors Schapiro an die Presse etwa Mitte Februar 1927 durchgeführt sein, aber die wenigen noch vorhandenen flüssigen Mittel waren durch die Umstellung des Betriebes gebunden worden, flüssiges Kapitel war so gut wie nicht mehr vorhanden, und die Schulden waren auch noch nicht getilgt.

Es konnte daher nicht ausbleiben, daß die Daimler-Benz-A.-G., vor allem auch in dem Bestreben, ihre kurzfristigen Verbindlichkeiten in langfristige zu konvertieren, von neuem als Geldsucher an den Kapitalmarkt herantreten mußte. Im Februar 1927 wurde die Ausgabe von 20 Mill. Reichsmark Obligationen und die Erhöhung des Aktienkapitals um 14 Mill. Reichsmark beschlossen. Mit dieser Erhöhung des Grundkapitals auf nunmehr 50 Mill. Reichsmark und der Fundierung der Bankschulden dürfte die Fusion von Daimler-Benz endgültig durchgeführt und das Unternehmen auf eine tragfähige und gesunde Basis gestellt sein.

---

[1]) „Frankfurter Zeitung" vom 29. 6. 26.

[2]) Erklärungen Schapiros im „Berliner Börsen-Courier" vom 14. 6. 1926.

Es ist bezeichnend, daß der größte Teil der geschilderten Konzentrationen nicht durch eine freiwillige Willenshandlung der beteiligten Gesellschaften vorgenommen wurde, sondern daß sie durch außenstehende Dritte, im letzteren Falle Schapiro und die Deutsche Bank, als die Unternehmen kurz vor dem Zusammenbruch standen, mehr oder weniger zwangsweise durchgeführt wurden. Die Neigung zur Konzentration in der Automobilindustrie hat sich im Gegensatz zu anderen Industrien nur durch den Zwang der Verhältnisse hervorrufen lassen. Diejenige Gruppe der Automobilindustrie, die am meisten notleidend geworden war, nämlich die der Hersteller von Personenkraftwagen, ist bisher Trägerin der Konzentrationsbewegung gewesen. Bei den reinen Lastkraftwagen- und Motorradfabriken hat man — abgesehen von der Nationalen Automobilgesellschaft — von einem Zusammenschluß noch nichts gehört.

Die Konzentrationsbewegung in der Personenkraftfahrzeugindustrie dürfte erst das Anfangsstadium einer großzügigen Entwicklung sein. In jüngster Zeit hört man von Aktienaufkäufen der Personenkraftfahrzeugunternehmen. Es wurden die Namen Daimler, Adler, auch Nationale Auto in dem Zusammenhang mit Schapiro und Jacob Goldschmidt, dem Geschäftsinhaber der Darmstädter und Nationalbank, genannt.[1]) Und in der Tat scheint die Initiative zum mindesten von Schapiro auszugehen. Dieser ist außer bei der Daimler-Benz-A.-G. maßgebend beteiligt bei den Nekarsulmer Fahrzeugwerken (die, wie oben erwähnt, die Schebera A.-G. aufgenommen haben), bei der Süddeutschen Schebera A.-G., bei den Dixi- und Cyklon-Werken der Gothaer Waggon-A.-G., deren Aktien fast vollständig in seinen Händen sind. Seit dem 26. April 1927 befindet er sich auch im Vorstand der Bayerischen Motoren-Werke A.-G. Auch bei den in Schwierigkeiten befindlichen Hansawerken hat er einen starken Einfluß. Außerdem besitzt er fast die absolute Majorität bei den großen Berliner Verkehrsunternehmen Kandelhardt und Panzer A.-G. Hier hat er sich einen Einfluß dadurch gesichert, daß er durch die Schebera A.-G. beiden Gesellschaften Ausgang 1925 und Anfang 1926 je 250 Kraftfahrzeuge zur Vergrößerung ihrer Betriebe liefern ließ. Da beide nicht zahlungskräftig genug waren, gerieten sie in ein Abhängigkeitsverhältnis von ihm und erhöhten zur Abtragung ihrer Schulden ihr Kapital um je ungefähr 2,0 Mill. Reichsmark (dem ungefähren Gegenwert von 250 Automobilen), die von der Schebera A.-G. übernommen wurden. Das Kapital von Kandelhardt beträgt z. Zt. 2,5 Mill. Reichsmark, das von der Panzer A.-G 3,5 Mill. Reichsmark. Damit hat Schapiro bei beiden die überwiegende Majorität.

Ebenfalls in die Zubehörindustrie hat er seine Fühler ausgestreckt und sich bei der Chillingworth A.-G. und seit September

[1]) „Berliner Tageblatt" vom 12. 2. 27.

1927 auch bei der Nordgummiwerke A.-G., Berlin, einen beträchtlichen Einfluß gesichert.

Vorerst stehen alle die von ihm kontrollierten Unternehmen noch nebeneinander, ohne daß von irgend welchen Verschmelzungsabsichten oder einem organischen Aufbau etwas bekannt geworden wäre. Man darf aber vermuten, daß Schapiro nicht auf halbem Wege stehen bleiben und den Versuch zu einer Vollverschmelzung machen wird. Es mag vielleicht noch lange Zeit dauern, bis der erste große Konzern in der Automobilindustrie aufgebaut ist. Die Entwicklung scheint aber nun nicht mehr aufzuhalten zu sein. Und sie ist auch notwendig, wenn es der Automobilindustrie gelingen soll, aus den schwierigen Verhältnissen herauszukommen. Die von Schapiro kontrollierten Unternehmen sind die bedeutendsten Personenkraftfahrzeugfabriken in der deutschen Automobilindustrie und repräsentieren ein Aktienkapital von insgesamt etwa 80 Mill. Reichsmark oder den dritten Teil des in Automobilunternehmen investierten Aktienkapitals. Kommt dieser Zusammenschluß zustande, so ist ein weiterer Grundstein für eine gesunde Entwicklung dieser wichtigen deutschen Industrie gelegt und der Anfang zur Konzernbildung in der deutschen Automobilindustrie gemacht.

Die Richtlinien, die sich Schapiro bei dem Aufbau seines Konzerns gesetzt zu haben scheint, weisen auch gleichzeitig den Weg, der für die Konzentrationsbewegung in der Automobilindustrie der zweckmäßigste sein dürfte. Die Eigenart der verschiedenen Kategorien von Kraftfahrzeugen, deren jede einzelne besondere kostspielige Anlagen zu ihrer Herstellung beanspruchen, dürften es zweckmäßig erscheinen lassen, daß die Gruppierung und Konzentration innerhalb der Automobilindustrie nach den drei großen Hauptgruppen vor sich geht: Personenkraftfahrzeughersteller, Lastkraftwagen- und Omnibushersteller und Motorradfabrikanten.

Aber diese Vereinigung der Hauptherstellergruppen dürfte noch nicht genügen, um die Erfordernisse des ökonomischen Prinzips vollauf zu befriedigen. Denn, abgesehen von der eigenen, teilweise noch unvollendeten Betriebsreorganisation, ist es noch ein zweites Moment, das die Produktion in der Kraftfahrzeugindustrie so wesentlich verteuert: die Tatsache, die auch heute noch besteht, daß ein großer Teil der für den Aufbau des gebrauchsfertigen Kraftwagens notwendigen Bestandteile von besonderen Zubehörindustrien produziert wird, an die die Automobilfabrikanten außer den beträchtlich hohen, teilweise mehrfach erhobenen, Steuern einen mindestens ebenso großen Unternehmergewinn zu zahlen haben. Durch die in die Wege geleitete Normalisierung und Typisierung der einzelnen Fabrikate kann zwar eine wesentliche Herabsetzung dieses Teiles der Produktionskosten erreicht werden. Der ideale Zustand wäre aber erst vorhanden, wenn es den Automobilfabrikanten gelingen würde, sich ihre Zubehörindustrien — den ein-

zelnen oben angeführten Gruppen entsprechend — möglichst durch Fusion anzugliedern. Durch diese Maßnahme ließen sich die gesamten Unkosten (insbesondere Verwaltungsapparat, Steuern, Rohmaterialien einerseits, durch eine zweckmäßige Produktionsaufteilung und Typenverminderung andererseits) auf ein Mindestmaß herabsetzen und würden mäßigend auf die Preisgestaltung einwirken. Erniedrigte Preise würden aber eine Verbreiterung des z. Zt. noch sehr beschränkten Abnehmerkreises zur Folge haben und könnten letzten Endes die deutsche Automobilindustrie auch wieder wettbewerbsfähig mit dem Ausland machen.

Eine in diesem Sinne durchgeführte doppelte Konzentration, nämlich einmal Zusammenziehung nach Hauptproduktionsgruppen, zum anderen Angliederung der Zubehörlieferanten an diese Produktionsgruppen zu einheitlichen, vertikal orientierten Komplexen mit entsprechender Standortsauswahl, würde nicht zuletzt auch eine bedeutende Verringerung des für die Aufrechterhaltung der Betriebe notwendigen Kapitals und damit folgerichtig eine Verminderung der bei einzelnen Betrieben auch heute noch besonders drückenden Zinslasten mit sich bringen.

Zur Erreichung dieses Zieles gehört aber von Seiten der Automobilindustriellen eine viel höhere Einsicht in die volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten, als sie bisher von ihnen gezeigt wird. Die Eigenart des Objektes und die Erfolge mancher Fabriken, auch wohl die durchaus günstig zu beurteilenden Zukunftsaussichten mögen es mit sich gebracht haben, daß der Automobilfabrikant es selbst in schlechten Zeiten als ein Opfer ansieht, das man schlechterdings nicht von ihm verlangen kann, wenn gefordert wird, daß er durch eine Vereinigung seiner Produktion und seiner Erfahrungen mit denjenigen anderer Unternehmen seine sorgfältig gehütete Selbständigkeit aufgeben soll. Und doch muß gerade dieses Verlangen an die Automobilindustrie gestellt werden. Es kommt nicht darauf an, daß eine große Anzahl von Automobilfabriken gut qualifizierte Kraftwagen herstellt, die nur mit Müh und Not abgesetzt werden können, vielmehr muß eine Auswahl und eine Vereinigung der besten Produktionsweise und des besten Fabrikates vorgenommen werden, wenn die Automobilindustrie ihren Existenzkampf gewinnen will.

Bestehen die Unternehmer aber wie bisher auf der Aufrechterhaltung ihrer Selbständigkeit und der Eigenart gerade ihres Unternehmens, so müssen sie sich darauf gefaßt machen, daß, wenn erst einmal bei allen Automobilunternehmen die moderne Fabrikationsweise mit ihrer bedeutend gesteigerten Leistungsfähigkeit sich auswirkt und der Kampf um den Absatzmarkt beginnt, es zu neuen schweren Erschütterungen in der Automobilindustrie kommen wird. Deren Folge wird sein, daß alle schwachen Unternehmen mit größeren Verlusten, als ihnen durch eine rechtzeitige Einsicht in die Notwendigkeit ihres Handelns entstehen

würden, aus diesem Kampfe hervorgehen werden. Der Ausgang des Kampfes kann nicht zweifelhaft sein. Er wird nicht nur seine Spuren in der Automobilindustrie selbst hinterlassen, sondern, was von größerem Schaden sein wird, auch den Kapitalmarkt in einem zweifellos nicht von ihr gewünschten Sinne beeinflussen. Augenblicklich besitzt er noch das Vertrauen in die Einsicht der Unternehmer und die Hoffnung auf eine gesunde Entwicklung der Automobilindustrie. Dies hat er erst in jüngster Zeit wieder durch Hergabe bedeutender Summen gezeigt; er wird aber nicht noch ein zweites Mal geneigt sein, der Eigenwilligkeit der Unternehmer in der deutschen Automobilindustrie so beträchtliche Opfer zu bringen, wie sie ihm schon einmal zugemutet wurden. Was die anderen großen deutschen Industriegruppen aus eigener Erkenntnis und zum großen Teil aus freien Stücken durchgeführt haben, das sollte auch die deutsche Automobilindustrie nicht unterlassen: Eine scharfe Konzentration nicht nur innerhalb des einzelnen Betriebes — die ist ja bereits zum Teil durchgeführt — sondern vor allen Dingen innerhalb der Industrie selbst. Die scheinbaren Opfer, die die betroffenen Unternehmer dieser Bewegung bringen werden, werden sich ausgleichen lassen durch eine erhöhte Leistungsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie, die eine gesteigerte Rentabilität zur Folge hat. Und diese wird doch von jedem Unternehmer angestrebt.

Die deutsche Automobilindustrie darf sich aber nicht mehr lange besinnen: Am 1. Juli 1928 fällt die letzte Zollschutzschranke. Bis dahin muß sie ihren Aufbau vollendet haben.

Fünfter Teil.

Die Zukunftsaussichten der deutschen Automobilindustrie.

A.

Entwicklungsmöglichkeiten der Kraftwagenverwendung in Deutschland.

I.

In der Privatwirtschaft.

In der Tages- und Fachpresse wird bei Betrachtung der Zukunftsaussichten der deutschen Automobilindustrie mit Vorliebe die Entwicklung des amerikanischen Automobilwesens zum Vergleich herangezogen. Dabei werden aber zwei wesentliche Punkte übersehen, die die Möglichkeit eines derartigen Vergleiches überhaupt nicht zulassen: Die gesamte Verkehrslage und die Einkommensverhältnisse.

In Deutschland liegt das Bedürfnis, sich durch die Anschaffung eines Kraftfahrzeuges Ersatz für ein mangelndes anderes Verkehrsmittel zu besorgen, nicht so dringend nahe, wie in Amerika. In Deutschland ist durch ein engmaschiges Eisenbahnnetz, vor allem in den Industriezentren, für eine schnelle Verbindung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte hinreichend gesorgt, sodaß also bei derjenigen Schicht, die in Amerika den größten Teil der Produktion absorbiert, der Arbeitnehmerschaft, der Wunsch nach einem eigenen Ersatzverkehrsmittel nicht so leicht rege wird.

Aber auch die Einkommensverhältnisse in beiden Ländern sind grundverschieden. Köttgen stellt im Anschluß an eine Untersuchung amerikanischer Wirtschaftsverhältnisse auch die Einkommen der amerikanischen und der deutschen Arbeitnehmer gegenüber und kommt zu dem Ergebnis, daß, nach einer Aufstellung des Bureau of Labor, der amerikanische Arbeitnehmer von seinem Einkommen nach Abrechnung der Anteile für Nahrung, Wohnung, Kleidung, Heizung und Licht und der Anschaffungskosten für Hausgeräte und Möbel für „sonstige Zwecke“

noch 21,3 % zur Verfügung hat.[1]) Dieser Einkommensüberschuß ermöglicht es dem Arbeitnehmer, wenn er ihn nicht als Sparkapital anlegt, außergewöhnliche Bedürfnisse zu befriedigen, zu denen fast als oberstes die Anschaffung eines Automobils gehört. Durch die niedrigen Preise und die verschiedensten Abzahlungsmethoden, die bereits geschildert wurden, wird ihm die Anschaffung des Kraftfahrzeugs erleichtert.

In Deutschland fällt dieser Teil der Konsumentenschaft fort. Dem deutschen Arbeitnehmer genügen im allgemeinen die vorhandenen Beförderungsmittel, vor allem aber ist sein Einkommen so bemessen, daß ihm nicht ein derartig hoher Überschußbetrag zur Verfügung steht. Könnte er einen solchen aufweisen, so wären die Preise von Kraftfahrzeugen für ihn immer noch unerschwinglich hoch, abgesehen davon, daß er vor dem Automobil dringendere Bedürfnisse zu befriedigen haben dürfte.

Die Masse der Käuferschicht, wie sie Amerika besitzt und die die Riesenerzeugung an Kraftfahrzeugen dort erst ermöglicht hat, fällt für Deutschland fort, und damit wird seine Automobilindustrie in ihrer Entwicklung auf bescheidenere Ausmaße verwiesen. Allerdings zeigt der Vergleich mit den europäischen Ländern, daß Deutschland, gemessen an der Kopfzahl der Bevölkerung pro Automobil, in der Entwicklung seines Kraftfahrzeugbestandes noch weit hinter den anderen Ländern zurückgeblieben ist und daß voraussichtlich noch für eine Reihe von Jahren die Zunahme an Kraftfahrzeugen eine außergewöhnlich starke Steigerung wird erfahren können. Man kann als Vergleichsmaßstab etwa die Verhältnisse in Frankreich zugrunde legen und kommt dann zu dem Schluß, daß bei einer gegenwärtigen Kopfzahl von 125 pro Automobil in Deutschland und von 46 für Frankreich der Bestand sich leicht auf fast das Dreifache in Deutschland steigern läßt.

Vorausgesetzt, daß sich der deutsche Bestand an Kraftfahrzeugen zunächst einmal auf den Stand Frankreichs von 46 pro Kopf der Bevölkerung erhöhen läßt, so könnte dies einer Verdreifachung des derzeitigen Kraftfahrzeugbestandes in Deutschland gleichkommen, und es ergäbe sich eine Aufnahmefähigkeit des Binnenmarktes, die der deutschen Automobilindustrie für einen hinreichenden Zeitraum Beschäftigung und Absatz bieten würde, die sich um den regelmäßigen Ersatz des jährlichen Verschleißes von schätzungsweise 20 % des Bestandes (bei einer durchschnittlichen Lebensdauer des Kraftfahrzeuges von 5 Jahren) noch erhöhen ließen.

Auch wenn diese Entwicklung nur sehr langsam vor sich gehen sollte, so läßt sich doch vermuten, daß der deutschen Automobilindustrie in naher und weiter Zukunft auf dem Binnenmarkt ein guter Absatz gesichert ist und sie voraus-

[1]) Carl Köttgen, Das wirtschaftliche Amerika, Berlin 1925, VDI. Verlag G. m. b. H. S. 107.

sichtlich bald zu einer Erweiterung ihrer Produktionsbasis wird schreiten können, wenn sie imstande ist, die ausländische Konkurrenz durch Qualität und Preis ihrer Produkte vom Binnenmarkt fernzuhalten oder wieder zu verdrängen.

Verfolgt man die am Ende des ersten Teiles festgestellte Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes in Deutschland, so muß man zu dem Schluß kommen, daß die zukünftige Richtung der Kraftfahrzeugverwendung besonders stark beherrscht sein wird durch die Fragen der Wirtschaftlichkeit und des Preises. Das billigste Kraftfahrzeug, das zugleich am besten die bei ihm vorausgesetzten wirtschaftlichen Aufgaben erfüllen kann, und dessen Preis seine Anschaffung ermöglicht, wird in Zukunft den sichersten Absatz finden. Das bedeutet, daß einerseits auch in der Zukunft eine starke Nachfrage nach Lastkraftwagen vorhanden sein wird, andererseits des Motorkraftrad noch für lange Zeit gegenüber dem Personenkraftwagen die Oberhand behalten wird. Außer dem geringeren Anschaffungspreise und den geringeren Unterhaltungskosten dürfte auch die Frage der Unterbringung die Vorliebe für das Motorkraftrad begünstigen. So wie in Amerika die breite Schicht des Mittelstandes und der freien Berufe sich in den Besitz eines Personenkraftfahrzeuges setzt, so wird dieser Mittelstand in Deutschland, da sein Einkommen gegenüber den amerikanischen Verhältnissen bedeutend eingeschränkt ist, sich mit dem Besitz eines Motorkraftrades begnügen. Ob auch die Arbeiterschaft in nennenswertem Umfange als Abnehmer für Motorkrafträder auftreten wird, ist stark zu bezweifeln, solange der Preis eines solchen Fahrzeuges noch fast ein Zweijahreseinkommen des Arbeiters beträgt. Der deutsche Arbeiter dürfte sich wohl noch auf lange Zeit mit dem Besitz eines Fahrrades bescheiden, wenn er sich überhaupt ein Fahrzeug anschafft, und damit ist dem Absatz an Kraftfahrzeugen auf dem Inlandsmarkt vorerst eine Grenze nach unten gesetzt, die etwa beim Handwerkerstande liegen dürfte. Gleichwohl läßt die Tatsache, daß der Binnenmarkt auf lange Zeit noch nicht mit Kraftfahrzeugen gesättigt ist, eine günstige Voraussage für die Zukunftsentwicklung der deutschen Automobilindustrie zu.

II.

In der Wirtschaft der öffentlichen Hand.

1. Kommunen und Kraftwagen.

In der Wirtschaft der Kommunen steht dem Kraftfahrzeug als Spezialwagen eine eigentliche Entwicklung noch bevor. Die hohen Anschaffungskosten dürften wohl der Grund sein, weshalb die Verwaltungen bisher eine Einführung speziell des Lastkraftwagens zu den mannigfachen Verwendungszwecken

noch nicht in großem Umfang durchgeführt haben. Immerhin lehrt die Bestandsstatistik, daß sich auch in kommunalen Betrieben das Kraftfahrzeug mehr und mehr Eingang verschafft. Von dem Lastkraftwagenbestand waren am 1. Juli 1925 allein 5538 Fahrzeuge gegen 4426 im Vorjahre im Dienste der Behörden; dazu kommen noch 8290 gegen 3000 Wagen in 1924, die für besondere Zwecke hergerichtet waren, wohingegen der Anteil der Behörden am Personenfahrzeugbestand mit 3794 Einheiten nur einen unwesentlichen Bruchteil betrug.

Die Kommunen haben hauptsächlich Verwendung für Straßenreinigungs-, Feuerlösch- und Sanitätswagen, also für Abarten des Lastkraftwagens. In den Großstädten wird schon heute diesen automobilen Maschinen gegenüber dem Pferdebetrieb der Vorzug gegeben, weil man mit ihnen Lohn, Raum und Unterhaltungskosten spart und die Fahrzeuge etwa das 6—10fache eines Pferdes leisten, wie folgende Berechnung zeigt. Die Stadt Wien verfügte 1925 über einen Park von 86 Lastkraftwagen mit 75 Anhängern, 15 Kehrzügen, 73 Sprengwagen, 26 Hauskehrichtsammelzügen und 9 weiteren Spezialwagen, die in dem Jahre mehr als 2 Millionen km Fahrt zurücklegten,[1]) was einer durchschnittlichen Tagesleistung von rund 30 km pro Fahrzeug gleichkommt. Nimmt man an, daß die durchschnittliche Lademenge eines Wagens 3 to beträgt und daß ein Pferdegespann die gleiche Strecke in derselben Zeit mit 1 to Last zurücklegt, so ergibt sich, daß diese 209 Gefährte allein einen Pferdebestand von 627 Gespannen gleich 1254 Pferden ersetzten. Hierzu würden noch die Unterhaltskosten, der größere Raum, eine Mehrzahl von Personal zu zählen sein, die der Pferdebetrieb bedingt.

Die jederzeit fahrbereiten Feuerlöschwagen können in einem gut organisierten Betriebe schon wenige Minuten nach einem Alarmruf an der Brandstelle erscheinen. Der Motor kann für die Ingangsetzung der Löschvorrichtungen verwendet werden. Mit der Möglichkeit des schnelleren Eingreifens wird die Abwehrbereitschaft erhöht und der Schaden erheblich vermindert.

Eine eigenartige Verwendung zur Straßenreinigung wurde in jüngster Zeit in Cleveland (Ohio) versucht. Auf einem Lastkraftwagen wurde ein Hubmagnet so aufgebaut, daß seine Unterfläche sich etwa 10 cm über der Straßendecke befand. Der Wagen wurde auf einer Straßenlänge von etwa 8 km hin und her gefahren, bis die gesamte Straßenfläche bestrichen war. Der Erfolg war, daß der Magnet 68 kg Nägel, Bolzen, Draht und Abfalleisen aufnahm, von denen jedes einzelne Stück eine ernstliche Gefahr für die empfindlichen Radschläuche bedeutet hätte.[2]) Es scheinen sich auch hierdurch neue Verwendungsmöglichkeiten für den Lastkraftwagen anzubahnen.

---

[1]) „Automobilrundschau", Jahrg. 27, Heft 12, S. 261/2.

[2]) „Technische Rundschau", Wochenschrift des „Berliner Tageblattes" vom 26. 5. 1926.

Die große Wirtschaftlichkeit der Spezialwagen dürfte voraussichtlich die Kommunen zu ihrer Anschaffung in größerem Ausmaße anregen, denn die großen Ersparnisse, die sich bei dem Gebrauch dieser Kraftfahrzeuge sehr bald ergeben, wiegen die Anschaffungskosten in kurzer Zeit auf und dürften nicht das größte Hindernis für eine schnelle Einbürgerung dieser Kategorie von Kraftfahrzeugen sein.

Während innerhalb der Gemeindewirtschaft z. Zt. noch verhältnismäßig wenig Gebrauch gemacht wird von den Vorteilen, die die Haltung eines Kraftfahrzeuges mit sich bringt, haben die Kommunen auf einem anderen Gebiete des Kraftfahrwesens eine größere Fortschrittlichkeit bewiesen. Schon in Friedenszeiten wurde der Autobus mit Vorliebe für die Verbindung zwischen Ortschaften und Gemeinden benutzt, die nicht in unmittelbarer Nähe von Eisenbahnlinien lagen. Die Erfolge, welche die mit ihrem Betriebe beschäftigten Gesellschaften erzielten, haben die Gemeinden schon sehr früh veranlaßt, den Kraftfahrzeugbetrieb in eigene Regie zu übernehmen. Gewöhnlich schlossen sich mehrere innerhalb eines Kreises oder einer Provinz liegende Ortschaften zusammen und nahmen durch die Gründung von Kraftverkehrsgesellschaften einen regelmäßigen Transportdienst für Personen und Güter auf. Durch den Krieg wurde allerdings diese Entwicklung wieder zerstört, da die Kraftfahrzeuge fast ausnahmslos zu Heereszwecken beschlagnahmt wurden. Nach dem Kriege und besonders während der Inflationszeit blühte das Kraftverkehrswesen wieder auf und hat bisher in schneller Entwicklung einen immer größeren Umfang angenommen. Heute bedeuten die Kraftverkehrsgesellschaften in vielen Gegenden schon eine ernsthafte Konkurrenz gegenüber der Eisenbahn und besonders gegenüber dem Kleinbahnbetriebe.

Eine der größten Kraftverkehrsgesellschaften, die Kraftverkehr Freistaat Sachsen A.-G., zeigt, welche Entwicklungsmöglichkeiten für derartige Unternehmen vorhanden sind. Diese Gesellschaft ging 1912 aus privaten Händen in den Besitz Sachsens über. 1914 waren 10 Kraftwagenlinien in Betrieb und 20 in Vorbereitung. Durch den Krieg wurde die Entwicklung unterbrochen und erst im Jahre 1919 der Betrieb wieder aufgenommen.

Jahr	Strecken-		Motorwagen-		Beförderte Personen
	Zahl	km	Zahl	Leistungen in km	
1913	8	222	19	206 929	259 819
1919	12	256	29	455 749	660 980
1922	50	829	142	193 371	1 027 588
1923	5	28	118	75 351	125 082
1924	19	374	106	631 109	1 139 681
1925 (1. Halbjahr)	46	812,5	114	445 975	1 467 400

Aus der Aufstellung ist ersichtlich, daß die Inflationsperiode infolge der Unmöglichkeit genauer Kalkulationen und der ständig sich verändernden Preise für Betriebsstoffe für die Entwicklung des Kraftverkehrsunternehmens sehr hinderlich gewesen ist, so daß in jener Epoche der Tiefstand der Entwicklung erreicht wurde. Andererseits setzte gleich nach Einführung der Goldwährung eine außerordentlich starke Zunahme des Verkehrs ein, was nicht nur durch die große Steigerung der beförderten Personenmenge, sondern insbesondere auch durch den Beförderungsanteil des einzelnen Wagens gezeigt wird.

Die Leistungen dieser Gesellschaft stiegen für Güter von 85 287 to auf 160 205 to innerhalb des letzten Jahres, die der Zugwagen erhöhte sich von 525 215 km auf 575 437 km. Die Leistung der Anhänger verdoppelte sich nahezu von 196 401 km auf 337 575 km.

Die außerordentliche Inanspruchnahme dieser Verkehrsmittel veranlaßte die Gesellschaft, die bei der Goldmarkeröffnungsbilanz ein Kapital von 0,5 Millionen Mark ausgewiesen hatte, zu mehrfachen Erhöhungen bis auf 3,5 Millionen Reichsmark.

1925 bewilligte der Sächsische Landtag die Mittel für die Anschaffung von 79 Großomnibussen, mit denen neue Verkehrslinien in Betrieb genommen werden sollten.

Die Entwicklung dieses Unternehmens dürfte typisch sein für den Fortschritt auch der anderen Kraftverkehrsgesellschaften und einen Fingerzeig geben für den zunehmenden Bedarf an Autobussen.

Aber auch die privaten Unternehmen, die hauptsächlich für die Bewältigung des Stadtverkehrs in Frage kommen, dürften eine ähnliche Entwicklung vor sich haben wie die hauptsächlich den ländlichen Verkehr bewältigenden Kraftverkehrsgesellschaften, so daß auch von dieser Seite für die Zukunft eine rege Nachfrage zu erwarten sein wird.

2. Eisenbahn und Kraftwagen.

Die Entwicklung der Kraftverkehrsgesellschaften und des größtenteils in privaten Händen befindlichen Speditionsbetriebes bedeuten mit zunehmender Entwicklung für den Betrieb der Reichsbahn eine immer fühlbarer werdende Konkurrenz. Es wurde bereits darauf hingewiesen, in welch hohem Maße das Lastkraftfahrzeug in England sich den Gütertransport zu eigen gemacht hat. Auch in Deutschland hat sich eine ähnliche Entwicklung angebahnt. Da das Lastkraftfahrzeug in einem Radius von etwa 30—60 km nicht nur billiger ist als die Reichsbahn, sondern auch die Güter schneller als diese an Ort und Stelle bringt, ist ein großer Teil des Güterverkehrs auf die Lastkraftwagenbetriebe übergegangen.

Die Reichsbahn versucht allerdings nicht einen — ohnehin nutzlosen — Konkurrenzkampf gegen das Kraftfahrwesen aufzunehmen, sondern sich die Vorteile dieses Fahrzeuges zu eigen zu machen.[1]) Sie hat sich im Jahre 1925 an der Eisenbahn- und Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H., Berlin, beteiligt und benutzt das Kraftfahrzeug für Eiltransporte und für den Zubringedienst im Nahverkehr. Zurzeit hat sie etwa 50 Linien in Betrieb, die den Zubringeverkehr für Personen, Stückgut und Post erledigen. So erfüllt das Kraftfahrzeug im Dienste der Reichsbahn eine wichtige Ergänzungsaufgabe und dürfte auch hier eine immer stärkere Inanspruchnahme erleben. Genaue Unterlagen über den Umfang des Kraftverkehrbetriebes bei der Reichsbahn sind nicht erhältlich. Die Reichsbahnverwaltung selbst gibt die Beteiligung an Kraftverkehrsgesellschaften mit etwa 1 Mill. Reichsmark an, außerdem hat sie aber auch eine Reihe von Darlehen, die mit der Einräumung von Aufsichtsratsposten verbunden waren, hergegeben.

Gegen die Beteiligung der Reichsbahn an solchen Gesellschaften haben die privatwirtschaftlichen Unternehmen z. T. scharf Stellung genommen. Es wurde der Reichsbahnverwaltung u. a. vorgeworfen, daß sie Unternehmern, die sich die Genehmigung für eine Kraftfahrlinie verschafft haben, sofern sie Pächter von Lagerplätzen auf Eisenbahngebiet sind, oder Verträge über Bahnspedition besitzen, mit Kündigung der Verträge drohe, falls sie von der Errichtung derartiger Kraftlinien nicht abgehen.[2]) Diese Geschäftspraxis scheint darauf hinzuweisen, daß die Reichsbahnverwaltung sich die Vorteile, die der Kraftwagenbetrieb mit sich bringt, nicht entgehen lassen will. Sollte die Ansicht zutreffen, so dürfte auch die Reichsbahn in der Zukunft als Großabnehmer für Kraftfahrzeuge, insbesondere für Lastkraftwagen und, in geringerem Maße, für Autobusse auftreten.

3. Reichspost und Kraftwagen.

Die ersten Versuche der Reichspost, sich die Vorteile des Kraftwagens für ihren Betrieb anzueignen, reichen in das Jahr 1898 zurück. Wegen der technischen Mängel und der hohen Anforderungen, die man damals stellte, mußten aber die Versuche ergebnislos verlaufen. Erst im Jahre 1906 richtete die Reichspost wieder 5 Überlandverkehrslinien ein, die sich aber ebenfalls nicht rentieren konnten und daher wieder aufgegeben wurden. Im Stadtverkehr kamen dagegen die Vorzüge des Kraftfahrzeugs stärker zur Geltung, und die Zahl der in Betrieb genommenen Wagen vermehrte sich von Jahr zu Jahr. Im Jahre 1910 verfügte die Reichspost bereits über 70 Kraftfahrzeuge, die hauptsächlich in

[1]) „Tägliche Rundschau" vom 17. 11. 1925.
[2]) „Frankfurter Zeitung" vom 29. 5. 1926.

größeren Städten für die Beförderung von Brief- und Paketpost verwendet wurden.

1912 errichtete sie dann von neuem Überlandverkehrslinien, hauptsächlich in Thüringen, wo sie günstigere Resultate zeitigten, sich schnell eines großen Zuspruches erfreuten und die Reichspost veranlaßten, das Thüringische Land bald mit einem dichten Verkehrsnetz zu überziehen. 1914 hatten die Verkehrslinien bereits eine Gesamtlänge von 506 km und einen Fuhrparkbestand von 35 Wagen, die in regelmäßigen Fahrten täglich etwa 2400 km zurücklegten. In diesem Jahre betrug der Gesamtbestand an Kraftwagen bei den Postbehörden 205 Einheiten.

Die bayerische Postbehörde hatte in demselben Jahre bereits 127 Kraftpostlinien mit einem Kraftwagenpark von 155 Fahrzeugen eingerichtet. Auch die württembergische Postverwaltung verfügte in der Vorkriegszeit bereits über einen ansehnlichen Kraftwagenbestand.

Durch den Krieg wurden auch die Fahrzeugbestände der Postverwaltungen für Heereszwecke beschlagnahmt, und der Überlandverkehr mußte bis 1920 ruhen. Inzwischen hatte sich aber der Bedarf an Personenkraftwagen außerordentlich erhöht, und in verhältnismäßig kurzer Zeit konnte die Reichspost ein dichtes Netz von Überlandverbindungen wieder aufbauen. Im April 1920 wurden die ersten Kraftlinien wieder in Betrieb genommen, 1924 waren bereits 550 Überlandlinien nebst einem Bestande von 1815 Personenwagen und einer Gesamtlänge von 10000 km in Betrieb.[1]) Nach den neuesten Berichten hat sich die Länge der Kraftpostlinien im deutschen Reiche auf über 20000 km[2]), nach anderen Quellen sogar auf über 25000 km[3]) erhöht; ca. 1200 Linien befinden sich im Betrieb, auf denen rund 6000 Wagen einen regelmäßigen Verkehr bewerkstelligen. 1924 sind etwa 9 Millionen Personen auf diesen Linien befördert worden.

Die Hauptaufgabe dieser Kraftpostlinien besteht in der Beförderung von Personen zwischen entlegenen, von der Eisenbahn nicht berührten Orten, als Spezialdienst für Ausflugsorte und als Zubringedienst für die Eisenbahn. Daneben werden aber auch Postsendungen auf den betreffenden Strecken mitbefördert. Auf Grund ihrer Privilegien aus dem Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. 10. 1871 kann die Reichspost ohne Konzession Kraftpostlinien an jedem beliebigen Orte errichten, während die Privatunternehmen gemäß Verordnung der Reichsregierung vom 24. 1. 1919 betr. Kraftfahrzeuglinien an die Genehmigung der Landesregierung gebunden sind. Das bedeutet praktisch eine Monopolstellung für die Reichspost, die sie nach Kräften auszunutzen bestrebt ist.

---

[1]) Scherrmann, Der Kraftwagen im Dienste der Reichspost, Jahrbuch des Reichsverbandes der Automobilindustrie, Jahrg. 1.

[2]) „Deutsche Allgemeine Zeitung" vom 28. 3. 26.

[3]) „Automobilrundschau", Jahrg. 27, Heft 12 vom 1. 12. 25.

Im Stadtbetriebe ist der Transport durch Pferdekraft heute bei der Reichspost gänzlich ausgeschaltet. Der Pferdemangel während des Krieges, die Futtermittelnot und die allgemeine Teuerung haben diese Entwicklung beschleunigt. Der Umstellungsprozeß vom Pferde- auf den Kraftwagenbetrieb wurde dadurch erleichtert, daß bei der Unterbringung der Kraftwagen für den gleichen Betriebsumfang etwa nur ein Drittel des Raumes benötigt wird, den der Pferdewagenbetrieb beanspruchte, und daß damit außerdem eine ganz erhebliche Ersparnis an Personal verbunden war, die zum Beispiel für die Stadt Hannover 32 % beträgt.[1]) 1924 wurden im Stadtbetriebe bereits 1400 Kraftwagen, darunter 900 mit elektrischem Antrieb verwendet. Außerdem hat die Benutzung von Kraftdreirädern und Motorrädern mit Seitenwagen für den Briefbestelldienst in der Stadt und über Land beträchtlich zugenommen.

Die Post schreibt bei der Lieferung von Kraftfahrzeugen für ihre Betriebe besondere Konstruktionsarten vor. Mit Rücksicht auf die Explosionsgefahr bei den mit Kraftstoff angetriebenen Fahrzeugen hat sie in der Hauptsache für die Beförderung von Paketen und Briefsachen den durch Elektrizität vorwärts bewegten Fahrzeugen den Vorzug gegeben. Die Wagen müssen eine Ladefähigkeit von 2 to besitzen und eine Geschwindigkeit von 18 km pro Stunde entwickeln. Außer diesen Wagen benutzt sie noch Elektroschlepper, die bei einer Stundengeschwindigkeit von 13 km zwei Anhänger mit 5—10 to Nutzlast fortbewegen können.

Für den Telegraphenbau, bei dem sich die Schnelligkeit und die höhere Ladefähigkeit gegenüber dem Pferdebetriebe besonders bemerkbar macht, hatte die Reichspost 1924 bereits 370 Spezialwagen eingestellt. Auch bei der Prüfung der Kabel, der Feststellung und Beseitigung von Schäden sind diese Spezialfahrzeuge in Verwendung.

Der große Kraftwagenbestand veranlaßte die Reichspost zur Einrichtung von großzügigen, mit den modernsten Mitteln ausgestatteten Reparaturwerkstätten an mehreren Zentralpunkten innerhalb Deutschlands, wo die Wagen nach einer Fahrtleistung von 30 000 km gründlich überprüft und die notwendigen Reparaturen ausgeführt werden.

Die systematische Durchsetzung des Reichspostbetriebes mit Kraftfahrzeugen für den eigentlichen Postbeförderungsdienst und der Ausbau des Netzes der Kraftverkehrslinien sind noch nicht beendet. Im Gegenteil weist die Tatsache, daß die Reichspostverwaltung noch größere Bestellungen an Kraftfahrzeugen aufgegeben hat, darauf hin, daß an eine weitere Ausdehnung des Kraftfahrzeugbetriebes bei der Reichspost gedacht wird. So dürfte auch dieses Unternehmen in der nächsten Zeit ebenso wie die Reichsbahn als Großabnehmer für Lastkraftwagen, Omnibusse und Kraftdreiräder in Frage kommen.

[1]) Scherrmann, a. a. O.

4. Kraftwagen und Straßenbau.

Die Entwicklung des Automobilwesens ist in hohem Maße abhängig von dem Vorhandensein gutgepflegter Verkehrsstraßen; andererseits hat der Kraftwagenverkehr den interessierten Kreisen eine Reihe von Problemen gestellt. Die Straße muß ebenso gegen eine übermäßige Abnutzung durch das Kraftfahrzeug, vor allem des Lastkraftwagens, wie dieses gegen allzugroße Beschädigung durch schlechte Straßen geschützt werden. Andererseits wirkt das Vorhandensein guter Straßen belebend auf den Kraftfahrzeugverkehr und wird die Nachfrage nach Automobilen automatisch erhöhen.

Die Regierungen der Länder haben schon rechtzeitig die aus dieser Situation sich ergebenden Aufgaben erkannt und teils durch Bereitstellung öffentlicher Mittel, teils mit Hilfe von eigens für die Zwecke der Wegeunterhaltung geschaffenen Abgaben den Bau oder die Unterhaltung guter Verkehrsstraßen gefördert. Amerika gab bereits 1911 für den Bau von Automobilstraßen eine Summe von Mill. 50 $ aus staatlichen Mitteln. Der Gesamtbetrag für Wegeunterhaltung aus Staatszuschüssen und steuerlichen Erhebungen war

1911	für	Amerika	590 Mill. Mk. [1])
	„	England	333 „ „
	„	Deutschland	278 „ „
und	„	Frankreich	220 „ „

Der amerikanische Kongreß nahm 1921 ein Gesetz an, wonach in den nächsten 10—15 Jahren jährlich 10 000 Meilen neuer Strecken angelegt werden sollen.

Die deutsche Regierung, der die Mittel durch die Aufbringung der Reparationslasten beschnitten sind, kann sich nur in bescheidenen Grenzen finanziell an der Wegeunterhaltung beteiligen, versucht aber, durch Erhebung einer besonderen Wegebauvorausleistungssteuer die Kraftfahrzeugbesitzer selbst für die Finanzierung heranzuziehen. Außerdem hat sie die Gründung einer Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau mit gefördert, der die Aufgabe obliegt, in Zusammenarbeit von Wissenschaft und Technik mit den Vertretern der Länder, Gemeinden und interessierten Verbände nach bautechnisch einwandfreien und wirtschaftlichen Straßenkonstruktionen zu suchen und ihre praktische Ausführung zu ermöglichen.

Im Jahre 1924 wurde von dieser Studiengesellschaft eine Kommission nach England entsandt, um sich über die dortigen Straßenbaumethoden zu orientieren.

Die Spezialgebiete der Gesellschaft sind durch Zuteilung auf Unterkommissionen für die Hauptbaustoffe Teer, Stein, Asphalt, Beton und Sonderbauten gegliedert.

---

[1]) „Motor", Jahrg. 1913, S. 109.

Wenn Deutschland nur die dringendsten Verbesserungsarbeiten an den Hauptverkehrsstraßen ausführen wollte, so müßte es jährlich 200 Mill. Reichsmark auf Umbau und Unterhaltung der Straßen und etwa 100—150 Mill. Reichsmark auf den Neubau von Automobilstraßen verwenden.[1]) Da dem Reiche ebenso wie den Ländern aber hierzu die nötigen Mittel fehlen, versucht man, sie durch die erwähnte Sondersteuer für Kraftfahrzeuge beizubringen. Preußen und Braunschweig haben vor einer Regelung durch das Reich bereits versucht, derartige Sondersteuern zu erheben. Bayern, das sich auf dem Gebiete des Automobilwesens von Anfang an sehr fortschrittlich gezeigt hat, versuchte durch Aufnahme einer Staatsanleihe, die dringendsten für die Wegeunterhaltung erforderlichen Mittel, die für seinen Gebietsumfang auf jährlich 22,2 Millionen Mark geschätzt werden, zu beschaffen. Die Anleihe soll aus den Erträgnissen der Kraftfahrzeugsteuer verzinst und getilgt werden.[2])

Das große Interesse, das die öffentliche Hand und die interessierten Verbände dem Bau von geeigneten Automobilverkehrsstraßen entgegenbringen, ist von erheblicher Bedeutung für die Entwicklung des Kraftfahrzeugwesens überhaupt. Denn mit der Schaffung von guten Straßen ist zweifellos eine weitere Grundlage für die Ausdehnung des Kraftwagenbetriebes gegeben, da hierdurch einmal das Kraftfahrzeug mehr geschont wird und infolgedessen eine längere Lebensdauer erhält, andererseits aber auch die Geschwindigkeit sowohl bei Personen- als auch bei Lastkraftfahrzeugen gefahrlos erhöht werden kann; zwei wesentliche Momente für eine schnellere Einbürgerung des Automobils.

B.

Exportaussichten.

I.

Ein- und Ausfuhrstatistik.

Die Exporttätigkeit der deutschen Automobilindustrie hat seit der Währungsstabilisierung nur ganz bescheidene Ausmaße angenommen. Eine Analyse der Ein- und Ausfuhrstatistik[3]) liefert einen weiteren Beweis dafür, daß sie ihre Wettbewerbsfähigkeit mit ihrer ausländischen Konkurrenz noch nicht wiedergewonnen hat.

Für das Jahr 1926 betrug die Gesamteinfuhr an Kraftfahrzeugen (Position 915 a—c der Monatlichen Nachweise) wertmäßig

---

[1]) Jahrbuch des Reichsverbandes der Automobilindustrie, Jahrg. 1.
[2]) „Berliner Börsen-Courier" vom 24. 4. 1926.
[3]) Monatlicher Nachweis über den Außenhandel Deutschlands, herausgegeben vom Statistischen Reichsamt.

rund 52,0 Mill. Reichsmark, die Gesamtausfuhr dagegen nur rund 20,0 Mill. Reichsmark. Im ersten Halbjahr 1927 sind die entsprechenden Zahlen rund 33,0 Mill. Reichsmark für die Einfuhr und rund 11 Mill. Reichsmark für die Ausfuhr. 1926 ist demnach der Außenhandelssaldo für Kraftfahrzeuge mit rund 32,0 Mill. Reichsmark, im ersten Halbjahr 1927 bereits mit rund 22,0 Mill. Reichsmark passiv.

Den Hauptwert der Einfuhr repräsentieren die Personenkraftfahrzeuge mit rund 43,0 Mill. Reichsmark 1926 und rund 29,0 Mill. Reichsmark erstes Halbjahr 1927; der Einfuhrwert der Lastkraftwagen betrug 1926 rund 4,0 Mill. Reichsmark, im ersten Halbjahr 1927 rund 1,0 Mill. Reichsmark; derjenige der Motorräder 1926 rund 4,0 Mill. Reichsmark, erstes Halbjahr 1927 rund 3,0 Mill. Reichsmark.

Bemerkenswert ist die steigende Tendenz in der Einfuhr bei den Kategorien Personenkraftfahrzeuge und Motorräder. Diese betrug z. B. für Personenkraftfahrzeuge für Januar 1926 rund 1,5 Mill. RM., für Juni 1926 rund 5,0 Mill. RM., für Dezember 1926 rund 3,0 Mill. RM. und für Mai 1927 rund 7,0 Mill. RM. Auffallend stark ist die anhaltende Einfuhrsteigerung für Personenkraftwagen seit Anfang 1927, sie beträgt für Januar rund 3,0 Mill. RM., Februar rund 4,0 Mill. RM., März rund 5,0 Mill. RM., April rund 7,0 Mill. RM. und Mai rund 7,5 Millionen RM., hingegen betrug der höchste monatliche Einfuhrwert des Jahres 1926 5,3 Mill. RM. Bisher hat sich nach jeder Senkung der Schutzzölle eine beträchtliche Erhöhung der Einfuhr eingestellt.

Auch die Einfuhr der Motorräder ist in stetem Steigen begriffen. Diese betrug im Januar 1926 0,13 Mill. RM., erreichte im April mit 0,6 Mill. RM. ihren Jahreshöhepunkt, um dann allmählich bis auf 0,085 Mill. RM. im Januar 1927 zu sinken, erhöhte sich von da an aber ständig und erreichte mit rund 1,1 Mill. RM. im Mai einen bisherigen Höchststand.

Allerdings hat auch die Ausfuhr bei diesen beiden Kategorien steigende Tendenz. Ihre Entwicklung ist für Personenfahrzeuge: 1926 Januar rund 1,3 Mill. RM., Juni rund 0,4 Mill. RM., 1927 Januar 0,6 Mill. RM., Februar 0,7 Mill. RM., März 1 Mill. RM., April 1 Mill. RM., Mai 1,2 Mill. RM.; für Motorräder 1926 Januar 0,04 Mill. RM., Juni 0,3 Mill. RM., 1927 Januar 0,04 Mill. RM., Februar 0,028 Mill. RM., März 0,046 Mill. RM., April 0,4 Mill. RM., Mai 0,05 Mill. RM. Jedoch hält die Steigerung der Ausfuhr mit derjenigen der Einfuhr bei weitem nicht Schritt, und wertmäßig beträgt sie bei den Personenfahrzeugen nur etwa ein Fünftel, und bei Motorrädern, nur etwa ein Drittel des Einfuhrwertes. Für Personenfahrzeuge ist der Außenhandelssaldo 1926 mit rund 35 Mill. RM., im ersten Halbjahr 1927 bereits mit rund 23 Mill. RM., für Motorräder 1926 mit rund 2 Mill. RM., im ersten Halbjahr 1927 mit rund 2 Mill. RM. passiv.

Lediglich bei dem Außenhandel mit Lastkraftwagen ist der Ausfuhrwert höher als der Einfuhrwert, außerdem zeigt die Ausfuhr steigende, die Einfuhr dagegen sinkende Tendenz. Die Einfuhr hat folgende Bewegung: 1926 Januar 0,14 Mill. RM., Juni 0,4 Mill. RM., 1927 Januar 0,1 Mill. RM., Februar 0,042 Mill. RM., März 0,8 Mill. RM., April 0,05 Mill. RM., Mai 0,03 Mill. RM. und die Ausfuhr: 1926 Januar 0,6 Mill. RM., Juni 1 Mill. RM., 1927 Januar 0,7 Mill. RM., Februar 0,9 Mill. RM., März 0,6 Mill. RM., April 0,8 Mill. RM., Mai 0,9 Mill. RM. Der Ausfuhrüberschuß betrug 1926 rund 5 Mill. RM., im ersten Halbjahr 1927 rund 3,3 Mill. RM.

Die Verschlechterung des Außenhandelssaldos zeigt noch folgender Vergleich: Im ersten Halbjahr 1926 betrug die Einfuhr für Kraftfahrzeuge rund 20,5 Mill. RM., die Ausfuhr rund 12 Mill. RM., im ersten Halbjahr 1927 hatte sich die Einfuhr auf rund 22 Mill. RM. erhöht, die Ausfuhr dagegen auf rund 10,5 Mill. RM. gesenkt.

Die zunehmende Einfuhr und die abnehmende Ausfuhr lassen den Schluß zu, daß die deutsche Automobilindustrie noch einen weiten Weg zurückzulegen hat, ehe sie auf dem Weltmarkt wieder festen Fuß fassen kann. Daran ändert auch die an sich erfreuliche Tatsache wenig, daß Deutschland auf dem Gebiete des Lastkraftwagenbaues (speziell schwerer Typen) eine ausländische Konkurrenz kaum zu fürchten braucht, und daß es wenigstens in dieser Kategorie, wie vielleicht auch bei den Motorrädern, in Preis und Qualität auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähig ist. Zum mindesten für die Personenkraftfahrzeuge ist die Produktion gegenüber den ausländischen Industrien immer noch viel zu teuer, und wenn auch in jüngster Zeit auf dem Inlandsmarkt zum Teil recht erhebliche Preisherabsetzungen vorgenommen worden sind, so reichen sie immer noch nicht aus, um auch im Ausland den Absatz zu fördern. Ob tatsächlich die Beteiligung bei einer Reihe von internationalen Ausstellungen eine Besserung in der Konkurrenzfähigkeit erwiesen und damit eine Steigerung der Ausfuhr möglich gemacht hat, wie verschiedentlich aus den Reihen der deutschen Automobilindustrie gemeldet wurde, können erst die kommenden Außenhandelszahlen lehren. — Nach der augenblicklichen Sachlage ist es fraglich, ob die am 1. Juli 1928 ablaufenden Schutzzölle die von ihnen erhoffte Wirkung erzielt haben werden.

II.

Die Konkurrenz des Auslandes.

Zeigen die Außenhandelszahlen deutlich genug die Unterlegenheit der deutschen Automobilindustrie, so geben auch die weiteren Überlegungen zu denken.

Im Bau von billigen Personenkraftwagen ist das Ausland der deutschen Automobilindustrie immer noch weit voraus, und besonders ist es die amerikanische Automobilindustrie, die nicht nur die deutschen, sondern die gesamten europäischen Automobilindustrien arg bedrängt. Zwar ist das Ausfuhrbedürfnis der amerikanischen Automobilindustrien — an ihrer Gesamtproduktion von etwa 3,5 Mill. Stück gerechnet mit 178 000 Einheiten oder 5,1 % für das Jahr 1924 — nicht besonders groß, da die Aufnahmefähigkeit des amerikanischen Inlandmarktes immer noch den größten Teil der Produktion absorbiert, aber einerseits ist die Ausfuhrzahl der amerikanischen Kraftfahrzeuge fast ebenso groß wie die Ausfuhrzahl der wichtigsten Automobile erzeugenden Länder Italien, Kanada, Frankreich, Deutschland und England, die zusammen 161 600 Kraftfahrzeuge im Jahre 1924 exportierten,[1]) und andererseits bedeuten diese Zahlen, da der amerikanische Wagen bedeutend billiger ist als derjenige der anderen Länder, für diese eine starke Konkurrenz, die auch den Wettbewerb untereinander verschärfen muß, ganz abgesehen davon, daß unter den europäischen Automobile erzeugenden Ländern ohnehin ein starkes Ausfuhrbedürfnis herrscht, wie die Gegenüberstellung von Produktion und Export zeigt.

In Relation zur Produktion betrug die Ausfuhr an Kraftfahrzeugen in Italien 54 %, in Frankreich 33,2 %, in Deutschland 12,8 % und in England 11,7 %. Wenn bei dieser Berechnung die Vereinigten Staaten relativ den geringsten Export aufzuweisen haben, so dürfte die Zahl sich doch um etwa denselben Prozentsatz noch erhöhen für die im Auslande zusammengestellten amerikanischen Erzeugnisse, die bei dieser Aufstellung nicht mit berücksichtigt worden sind. Es muß auch in Betracht gezogen werden, daß die amerikanische Automobilindustrie sich eines Tages einer Sättigung ihres Inlandmarktes gegenüber sehen wird, und daß sie dann mehr als bisher darauf bedacht sein muß, ihren Produktionsüberschuß auf den internationalen Markt zu werfen. Zwar rechnet die amerikanische Regierung damit, daß die Sättigung des Inlandmarktes in Amerika mit Kraftfahrzeugen etwa erst im Jahre 1950 eingetreten sein wird, aber die Aufnahmefähigkeit des amerikanischen Marktes dürfte, wenn tatsächlich dieser anscheinend reichlich optimistische Zeitpunkt maßgebend für eine Sättigung des Inlandbedarfes sein soll, doch schon vorher immer weiter zurückgehen, so daß die Automobilindustrie, wenn sie ihre Produktion nicht einschränken will, zu einer steigenden Ausfuhr gezwungen ist.

Daß sie sich bereits jetzt auf eine starke Ausdehnung im Ausland einrichtet, zeigen u. a. die Bestrebungen des weitsichtigen Henry Ford, der bereits im Verlaufe des Jahres 1926 in Holland, Schweden, Frankreich und Deutschland Niederlagen er-

[1]) Bureau of Foreign and Domestic Commerce, Jahrg. 1925.

richtet hat, in denen entweder, sofern die Zollpolitik der Länder es gestattet, die in Amerika hergestellten Einzelbestandteile zu gebrauchsfertigen Kraftfahrzeugen zusammengesetzt werden, oder in denen die Produktion vom Rohstoff bis zum Fertigfabrikat vorgenommen wird. — Ähnlich sind die Bestrebungen der General Motors zu beurteilen.

Diese drohende amerikanische Gefahr führt notwendigerweise auch zu einer intensiveren Kräfteanspannung der betroffenen europäischen Automobilindustrien, und je länger Deutschland mit der Umstellung und einer straffen Zusammenfassung seiner Betriebe zögert, umso mehr wird es unter diesen Umständen auf dem internationalen Markt an Boden verlieren. Es liegt daher im eigensten Interesse der deutschen Automobilindustrie, wenn sie den Umstellungsprozeß so sehr wie möglich beschleunigt, damit sie recht bald auf dem Weltmarkt wieder Fuß fassen kann.

Eine besonders wichtige Forderung wird die deutsche Automobilindustrie zu erfüllen haben, wenn sie den Konkurrenzkampf mit dem Auslande erfolgreich wieder aufnehmen will. Sie muß im Gegensatz zu ihren früheren Gepflogenheiten die Konstruktion der Wagen mehr dem wirtschaftlichen Gebrauch und weniger ihren sportlichen Aufgaben anpassen. Sie darf es nicht als ihre Hauptaufgabe betrachten, Wagen herzustellen, die fähig sind, Rekordleistungen zu vollbringen, sondern die vor allen Dingen wirtschaftliche Aufgaben im Dienste von Industrie und Handel erfüllen können.

Ein weiteres erschwerendes Moment bei dem Auslandsabsatz dürfte die nachteilige finanzielle Lage der deutschen Automobilindustrie darstellen. Während ihre ausländischen Konkurrenzen zum Teil selbst kapitalkräftig genug sind, zum Teil durch ihre Bankverbindungen sich in der Lage befinden, den Käufern durch Kreditierung und durch Gewährung langfristiger Ratenzahlung weitestgehendes Entgegenkommen zu zeigen, ist die deutsche Automobilindustrie, die nur über geringe eigene Mittel verfügt, die sie noch dazu für ihren eigenen Wiederaufbau dringend benötigt, darauf angewiesen, zum größten Teil ihre Abschlüsse im Ausland nur durch Barzahlungen zu tätigen. Zweifellos geht ihr hierdurch manqhes Auslandsgeschäft verloren.

Während in der ersten Hälfte dieses Teiles der deutschen Automobilindustrie für ihre Zukunftsaussichten auf dem Binnenmarkt, hauptsächlich durch die Schutzzollmaßnahmen, aber auch durch die Automobilarmut Deutschlands eine günstige Prognose gestellt werden konnte, dürfen die Aussichten für das Exportgeschäft durch die mancherlei Schwierigkeiten, die ihr auf dem Weltmarkte durch die Überlegenheit ihrer ausländischen Konkurrenz und durch ihre eigene Kapitalsarmut entstehen, vorderhand nicht als besonders günstig angesehen werden.

Darüber kann auch eine langsame vorübergehende Steigerung der Ausfuhrziffern nicht hinwegtäuschen. Denn sie stellen im Vergleich zu den anderen exportierenden Ländern nur einen geringen Bruchteil des Ausfuhrwertes dar.

Zwar dürfte der Auslandsabsatz in Lastkraftwagen und in Krafträdern allmählich seine bisherige Aufwärtsentwicklung weiter fortsetzen, und es liegen auch bereits für diese beiden Zweige der Automobilindustrie erhebliche Aufträge vor, die die Außenhandelsbilanz für Kraftfahrzeuge günstiger gestalten können. Aber an eine wesentliche Zunahme des Exportes von Personenkraftfahrzeugen dürfte wohl in absehbarer Zeit noch nicht zu denken sein, wenn auch dieser Zweig der Industrie in jüngster Zeit bemerkenswerte produktionstechnische Fortschritte gemacht und auf internationalen Ausstellungen gelegentliche Abschlüsse getätigt hat. Diese Fortschritte reichen aber vorläufig noch nicht aus, um dem deutschen Personenkraftfahrzeug einen wesentlichen Anteil am Weltexport zu sichern.

III.
Ausfuhrmöglichkeiten.

Die Möglichkeit zur Ausfuhr von Kraftfahrzeugen ist abhängig von der Aufnahmefähigkeit des internationalen Marktes. Es konnte bereits im ersten Teil dieser Untersuchung gezeigt werden, daß der Bedarf an Kraftfahrzeugen auf dem Weltmarkt trotz der außerordentlichen Steigerung des Bestandes immer noch im Wachsen begriffen ist, und daß die Ursache hierfür die Erkenntnis von der wirtschaftlichen Bedeutung des Kraftfahrzeuges ist. Eine Sättigung des Weltmarktes mit Automobilen ist daher auf lange Zeit hinaus nicht zu erwarten. Im Gegenteil dürfte sich mit der weiteren technischen Vervollkommnung und mit der Produktionsverbilligung die Nachfrage nach Kraftfahrzeugen sogar noch recht beträchtlich steigern lassen.

Dem Nutzfahrzeug als Lastkraftwagen und Personenomnibus, dem Personenkraftfahrzeug, soweit es imstande ist, wirtschaftliche Aufgaben zu erfüllen, sind gesteigerte Entwicklungsmöglichkeiten gegeben.

Überall da, wo die Bewältigung des Verkehrs mit Hilfe der Eisenbahn noch im Rückstand ist, haben sich in den letzten Jahren der Autobus und das Lastkraftfahrzeug mehr und mehr eingebürgert. Die guten Erfahrungen, die man mit diesen Fahrzeugen gemacht hat, ermuntern zu einer ausgedehnteren Verwendung, vielfach subsidieren die Behörden den privaten Personen- und Lastkraftwagenverkehr oder sie nehmen ihn, wenn die Verhältnisse besonders günstig sind, in eigene Regie. Fast in allen wichtigen Ländern der Welt läßt sich diese Entwicklung feststellen.[1]) Diese Feststellung weist der Produktion für die Zukunft die Richtung.

[1]) „Commerce Reports", Jahrg. 1925, Heft 48 v. 30. 11.

Neben einer Reihe von Ländern wie Ägypten und Irland, Norwegen und Spanien, Schweden und der Türkei, scheint auch Rußland berufen für die Absorption von Nutzkraftfahrzeugen in naher Zukunft eine besondere Rolle zu spielen. Dort beträgt nach amtlichen russischen Erhebungen[1]) der Bestand an Kraftfahrzeugen zurzeit nur 24 000 Einheiten, von denen aber nur etwa 15 000, darunter 5000 Lastkraftwagen betriebsfähig und noch dazu sehr alt sind. Der Eisenbahnverkehr ist mangelhaft organisiert. Seine Transportmöglichkeiten haben sich stark verringert: der Eisenbahnumsatz betrug im Jahre 1924 mit 147 000 000 to nur etwa ein Drittel des Umschlages von 1916. Dazu kommt, daß sich der Bestand an Pferden, die in Rußland für Personen- und Gütertransport hauptsächlich in Frage kommen, durch die Folgen des Krieges und der Revolution von 31 000 000 in 1916 auf 16 000 000 in 1925 verringert hat. Allein zur Ergänzung dieses Ausfalles, die erst in etwa 15 Jahren möglich ist, ergibt sich eine Aufnahmefähigkeit für Lastkraftwagen in Rußland von etwa 80 000 Einheiten zu 3—3,5 to Nutzlast.

Eine russische Automobilindustrie gibt es nicht. Einige wenige Unternehmen, die sich mit der Produktion von Kraftfahrzeugen befassen, haben bisher keine nennenswerten Erfolge erzielt und ob die in neuester Zeit gemeldeten Gründungsbestrebungen des russischen Staates erfolgreich sein werden, erscheint nach dessen bisherigen Resultaten auf ähnlichen Gebieten zweifelhaft.

Die Einführung von Kraftfahrzeugen in Rußland ist aber trotz des an sich großen Bedarfs an zwei wesentliche Voraussetzungen gebunden: einmal sind die Wege- und Straßenverhältnisse in Rußland einer schnellen Einbürgerung von Kraftfahrzeugen durch ihre außerordentlich schlechte Beschaffenheit sehr hinderlich. Andererseits wird die Einfuhr von Kraftfahrzeugen nach Rußland stets von der Gewährung langfristiger Kredite von einem Jahre und mehr abhängig gemacht. Wenn bisher der deutschen Automobilindustrie infolge ihrer eigenen angespannten finanziellen Lage der Abschluß solcher Geschäfte nicht möglich gewesen ist, so kann er vielleicht durch das zwischen Deutschland und Rußland abgeschlossene Kreditabkommen erleichtert werden.

Jedenfalls ist die Aufnahmefähigkeit des russischen Marktes für Kraftfahrzeuge günstig und nach den letzten aus Rußland vorliegenden Nachrichten scheint sich auch die russische Regierung um die Intensivierung des Automobilverkehrs zu bemühen. So wird berichtet, daß im Jahre 1926 im Moskauer Gebiet, in der Ukraine, in der Krim und Sibirien 50 neue Autobuslinien für Personen- und Güterbeförderung mit einer Gesamtlänge von etwa 5000 km eingerichtet werden sollen, [2]) und auch der russische Automobiltrust,

[1]) Carl Peters, Rußland als Absatzgebiet. In „Automobil-Rundschau", Jahrg. 28, Heft 2, S. 44.

[2]) „Ost-Expreß" vom 27. 5. 26.

der Autopromptorg (Handels- und Industrie A.-G. für Autotransport mit Sitz in Moskau) scheint sich um die Organisation des Automobilverkehrs bemühen und die notwendigen Voraussetzungen durch Verbesserung der Wege schaffen zu wollen, nachdem man bereits nach den ersten mit Kraftfahrzeugen angestellten Versuchen festgestellt hat, daß mit einem verbesserten Verkehrswesen auch eine bessere Erschließung des Landes möglich ist.

Auch für Krafträder ist die Aufnahmefähigkeit des internationalen Marktes als gut anzusprechen, nachdem die deutsche Motorradindustrie zum größten Teil mit ihrer produktionstechnischen Umstellung am Ende ist. Sie konnte sogar in jüngster Zeit in erfolgreichen Wettbewerb mit ihrer englischen Konkurrenz sowohl mit Bezug auf die Qualität als auch auf den Preis ihrer Fabrikate eintreten, und u. a. bereits in Irland, wo bisher die englische Motorradindustrie die Vorherrschaft hatte, mehr und mehr an Boden gewinnen.[1]) Deutsch-Österreich, Ungarn, die Tschecho-Slowakei, eine Reihe von Balkanländern, Südamerika und Ägypten, selbst Italien, das eine eigene starke Automobilindustrie besitzt, haben in jüngster Zeit wieder in größerem Umfange deutsche Motorkrafträder aufgenommen.

Aus dem Angeführten läßt sich erkennen, daß es reichlich Ausfuhrmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge gibt. Will sich die deutsche Automobilindustrie in erhöhtem Maße an dem Weltexport beteiligen, so ist die Voraussetzung dafür, sobald wie möglich die die gleiche produktionstechnische Stufe wie die ihrer ausländischen Konkurrenz zu erreichen.

Schlußbetrachtung.

Die Krisis in der Automobilindustrie darf als überwunden angesehen werden. Seit dem Herbst 1926 geht es langsam wieder aufwärts. Der Absatz hat sich gehoben und die Beschäftigungsziffer ist gestiegen. Die meisten Unternehmen der deutschen Automobilindustrie haben bereits die produktionstechnische Umstellung durchgeführt oder stehen dicht vor ihrem Abschluß.

Daß das Vertrauen des Kapitals in die Entwicklung der deutschen Automobilindustrie zurückgekehrt ist, findet seinen Ausdruck darin, daß in kurzer Zeit für nahezu 100 Mill. Reichsmark neues Kapital in der Automobilindustrie investiert worden ist.

Besser als alle anderen Merkmale zeigt diese Tatsache, daß es in der deutschen Automobilindustrie wieder aufwärts geht und die von ihren Leitern aufgewendete Energie nicht umsonst gewesen ist. An ihnen liegt es nun, sich des auf

[1]) „Berliner Börsen-Zeitung" vom 5. 3. 26.

sie gesetzten Vertrauens durch vernunftgemäßes Handeln würdig zu erweisen.

Es wird unvermeidlich sein, daß durch die Nachwehen der noch nicht lange überstandenen Krisis noch eine Reihe von Automobilunternehmen in Mitleidenschaft gezogen wird. Hierbei dürfte es sich um solche Gesellschaften handeln, denen es an Kapital oder an betriebstechnischen Einrichtungen fehlt, um sich den modernen Fabrikationsmethoden anzupassen. Aber es ist unbestreitbar, daß die Entwicklung der deutschen Automobilindustrie ihren Tiefpunkt überschritten hat und sich wieder aufwärts bewegt.

Die Bestätigung hierfür bringt auch die Mehrzahl der in letzter Zeit über das zurückliegende letzte Geschäftsjahr veröffentlichen Geschäftsberichte: Die Nachfrage nach Kraftfahrzeugen ist im Steigen begriffen, die Rentabilität der Unternehmen scheint sich im Durchschnitt zu bessern.

Wenn auch diese Feststellung die zukünftige Entwicklung der deutschen Automobilindustrie im günstigen Lichte erscheinen läßt, so darf dabei doch nicht vergessen werden, daß es noch viel Arbeit zu leisten gilt, bis sie ihre vor dem Kriege innegehabte Stellung auf dem internationalen Markt zurückerobert hat.

Immer noch sind im Verhältnis zu den ausländischen Konkurrenzindustrien nicht alle Möglichkeiten zu einer rationellen Arbeitsweise erschöpft, immer noch wird zuviel Zeit und damit zuviel Arbeitslohn auf die Herstellung eines Kraftfahrzeuges verwandt. Noch ist die Verteilung der Produktion zu unrationell, noch müssen die Einzelteile bis zum Fertigfabrikat allzu viele Gruppen von Unternehmern durchschreiten, die alle am Gewinn beteiligt sein wollen.

Hier gilt es, für die nächste Zeit Wandlung zu schaffen, selbst wenn einzelnen Unternehmern durch Aufgabe oder Einschränkung ihrer Handlungsfreiheit Opfer abverlangt werden sollten. Denn das Programm, das die deutsche Automobilindustrie noch zu bewältigen haben wird, nachdem die Rationalisierung zu einem gewissen Abschluß gelangt ist, heißt: Konzentration, Auswahl der leistungsfähigsten Betriebe, Zusammenschluß der Produktionsgruppen, Ausschaltung der Zwischengewinne auf dem Wege vom Urprodukt zum Fertigfabrikat.

Die ersten Ansätze zu dieser Entwicklung sind vorhanden. Das Vertrauen in die Zähigkeit und den Fleiß des deutschen Unternehmers läßt hoffen, daß sie zu einem guten Ende führen wird.

Anhang.

Den statistischen Untersuchungen auf S. 57—60 der vorliegenden Arbeit wurden die Bilanzen aus den Jahren 1912 bis zur neuesten Zeit und die Veröffentlichungen im „Deutschen Reichsanzeiger" betr. Kapitalveränderungen von folgenden Gesellschaften zu Grunde gelegt:

I. Automobil- und Karosseriebau:

Adlerwerke, vorm. Heinr. Kleyer A.-G., Frankfurt a. M.
Akt.-Ges. f. Automobilbau (Aga), Bln.-Lichtenberg.
Amobo, A.-G. f. motorische Bodenbearbeitung und Kraftfahrzeuge, Berlin.
Anhaltische Fahrzeugwerke A.-G., Jonitz.
Apollo-Werke A.-G., Apolda.
Audiwerke A.-G., Zwickau.
Automobilbau und Reparaturwerkstatt „Südost", A.-G., Berlin.
Automobil- und Fahrzeugindustrie A.-G., Alfeld/Leine.
Automobilfabrik Komnick A.-G., Elbing.
Automobilwerke H. Büssing A.-G., Braunschweig.
Badisches Albertus Fahrzeugwerk A.-G., Achern.
Badische Motorlokomotiv-Werke A.-G., Mosbach.
Bayerische Motorenwerke A.-G., München.
Bayerische Rumplerwerke A.-G., München.
Benz & Cie., Rhein. Automobil- und Motorenfabrik A.-G., Mannheim.
Bergische Kraftwagenindustrie A.-G., Barmen.
Berlin-Karlsruher Industriewerke A.-G., Berlin.
Bremer Karosseriewerke, vorm. L. Gärtner A.-G., Bremen.
F. W. Busch A.-G., Lüdenscheid (jetzt Vereinigte elektrotechnische Fabriken F. W. Busch, Gebr. Jäger A.-G., Lüdenscheid).
Corona-Fahrrad-Werke und Metallindustrie A.-G., Brandenburg.
Cyklon-Automobilwerke A.-G., Berlin.
Daimler-Motoren-Gesellschaft A.-G., Berlin-Stuttgart.
Deutsche Elektromobil-Werke A.-G., Berlin.
Deutsche Elektromobil- und Motorenwerke A.-G., Hannover.
Deutsche Industriewerke A.-G., Berlin-Spandau.
Deutsche Kraftfahrzeugwerke A.-G., Spandau.
Deutsche Last-Automobilfabrik A.-G., Ratingen b. Düsseldorf.
Diabolo Kleinauto A.-G., Stuttgart.
Dixi Automobilwerke A.-G., Eisenach.
Dürkoppwerke A.-G., Bielefeld.
Dux Automobilwerke A.-G., Leipzig-Wahren.
Elite-Diamantwerke A.-G., Brand-Erbisdorf.
Fafnirwerke A.-G. (Aachener Stahlwarenfabrik), Aachen.
Fahrzeugwerke Ansbach A.-G. (vorm. Faunwerke A.-G., Ansbach), Ansbach-Nürnberg.
Gothaer Waggonfabrik A.-G., Gotha.
Grade Automobilwerke A.-G., Bork.
Walter Gröning Automobil A.-G., Berlin.
Hann. Maschinenbau A.-G. vorm. Georg Egestorff (Hanomag), Hannover.

Hansa-Automobilwerke A.-G., Varel i. O.
Hansa-Lloyd-Werke A.-G., Bremen.
Helios-Automobilbau A.-G., Köln-Ehrenfeld.
Hessische Holz- und Karosseriebau A.-G., Darmstadt.
Hille-Werke A.-G., Dresden.
Horch-Werke A.-G., Zwickau.
M. Jahn A.-G., Rochlitz.
Karosserie Alexis Kellner A.-G., Berlin.
Karosserie Land & Weigold A.-G., Berlin.
Karosserie Rudolf & Co. A.-G., Berlin.
Karosseriebau A.-G., Halle.
Karosseriewerk München A.-G., München.
Karosseriewerk Zander A.-G., Döbeln.
Karosseriewerke Gienapp A.-G., Hamburg.
Rudolf Ley Maschinenfabrik A.-G., Arnstadt/Thür.
Lindcar-Auto A.-G., Berlin.
C. D. Magirus A.-G., Ulm/Donau.
Mannesmann-Mulag (Motoren- und Lastwagen A.-G.), Aachen.
Mars-Werke A.-G., Nürnberg-Doos.
Maschinenfabrik Gebr. Grote A.-G., Stettin.
Motor- und Fahrzeug A.-G., Gießen.
Nationale Automobil-Gesellschaft A.-G., Berlin.
Neckarsulmer Fahrzeugwerke A.-G., Neckarsulm.
Niederlausitzer Automobil A.-G., Kottbus.
Norddeutsche Automobilfabrik A.-G., Hamburg.
August Nowack A.-G., Bautzen.
Nürnberger Herculeswerke A.-G., Nürnberg.
Orionette A.-G. für Motorfahrzeuge, Berlin.
„Pfalz"-Motorenwerke A.-G., Speyer.
Phänomen-Werke Gustav Hiller A.-G., Zittau.
Pilotwagen A.-G., Dresden.
Prestowerke A.-G., Chemnitz.
Rembrandt-Karosseriewerke A.-G., Bremen.
Schebera A.-G. f. Automobilwerke, Berlin-Tempelhof.
Schlesische Motorwagen A.-G., Waldenburg.
Selve Automobilwerke A.-G., Hameln.
Stöwer Werke A.-G., vorm. Gebr. Stöwer, Stettin.
Süddeutsche Karosseriewerke Schebera A.-G., Heilbronn/N.
Universum Carosserie A.-G., Berlin.
Viktoria Werke A.-G., Nürnberg.
Vis A.-G. f. Fahrzeug- und Motorenbau, München.
Vogtländische Maschinenfabrik (vorm. J. C. und N. Dietrich A.-G.), Plauen.
Wanderer-Werke (vorm. Winkelhofer & Jaenicke A.-G.), Schönau b. Chemnitz.
Waggon- und Wagenbau Rathsack A.-G., Wernigerode.
Wanko Werke Carosserie und Holzbearbeitungswerkstätten A.-G., Heilbronn.
Weba Carosseriebau A.-G., Berlin.
Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen A.-G., Zschopau.

II. Zubehörindustrie:

„Aero" Motor- und Autozubehör A.-G., Berlin.
Autok A.-G. für Triebketten, Berlin.
Robert Bosch A.-G., Stuttgart.
F. W. Busch A.-G., Lüdenscheid (jetzt Vereinigte Elektrotechnische Fabriken F. W. Busch — Gebr. Jaeger A.-G., Lüdenscheid).
Dorkawerk A.-G., Bamberg.
Eisemann-Werke A.-G., Stuttgart.
Deutsche Dynamo-Werke A.-G., Rottluff.
Fabrik f. Fahrzeugbestandteile A.-G., Ronneburg (jetzt Auto-, Räder- und Felgenfabrik Max Hering A.-G., Ronneburg).

Kammerich Werke A.-G., Berlin .
Kronprinz A.-G. f. Metallindustrie, Ohligs.
Martini & Hünecke Maschinenbau A.-G., Berlin.
Mea Vertriebs A.-G., Stuttgart.
Metallwarenfabrik, vorm. H. Wissner A.-G., Zella-Mehlis/Thür.
Schlee-Werk A.-G., Birkwitz b. Dresden.
Schweinfurter Präzisions-Kugellager Werke, Fichtel & Sachs, Schweinfurt/M.

III. Bereifungsindustrie:

Akt.-Ges. Metzeler & Co., München.
Asbest- und Gummiwerke A. Calmon, Hamburg.
Continental Caoutchouc und Gutta-Percha-Compagnie, Hannover.
Deutsche Dunlop Gummi Compagnie A.-G., Hanau/M.
Deutsche Michelin Pneumatic A.-G., Mainz.
Hannoversche Gummiwerke Excelsior A.-G., Hannover.
Harburger Gummiwaren-Fabrik Phönix A.-G., Harburg/Elbe.
Peters Union A.-G., Frankfurt/M.
Vereinigte Gothania Werke A.-G., Hannover.

IV. Reparatur-, Handels- und Verkehrsgesellschaften:

Aga Automobile Karl A. Klein, Berlin.
Allauto Kraftfahrzeug Handels-A.-G., München.
Autag Automobil Betriebs-A.-G., Berlin.
Autohandels A.-G., Köln.
Automobil-Handels A.-G., Aachen.
Auto und Radio A.-G., Berlin.
Automobil und Fahrzeug A.-G., Hannover.
Automobil-Handels-Gesellschaft A.-G., Baden-Baden.
Automobil-Handels-Gesellschaft Bruckner A.-G., München.
Automobil-Lackier A.-G., Berlin.
Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße A.-G., Berlin.
Automobil-Verkehrs-Unternehmen A.-G., Berlin.
Automobil-Vertrieb A.-G., Heidelberg.
Automobil-Vertrieb Herbert Hoffmann A.-G., München.
Autophil Benzin A.-G., Berlin.
Bayerische Auto-Garagen A.-G., München.
Bico Automobilgesellschaft A.-G., Stuttgart.
Derad A.-G., Berlin.
Fichtel & Sachs Verkaufs A.-G., Nürnberg.
Hansa Lloyd Automobil-Verkaufs A.-G., Düsseldorf.
Kandelhardt Automobil A.-G., Berlin.
Karl A. Klein Automobile A.-G., Berlin.
Karl A. Klein A.-G. für Kraftfahrzeuge, Berlin.
Motoren-Beaufsichtigungs- und Handels A.-G., Mannheim.
Opel Automobile Verkaufs A.-G., Frankfurt a. M.
Panzer A.-G., Berlin.
Paul Stratemann A.-G., Köln.
Fritz Troschke A.-G. f. Kraftfahrzeuge, Berlin.
Wender A.-G. f. Automobilhandel, Berlin.
Westdeutsche Automobil A.-G., Dortmund.
Motorwerkstätten und Kraftfahrzeuge Gerhard Nagel A.-G., Berlin.

Literatur-Verzeichnis.

Agricola: Neue Ziele in der Automobilindustrie in „Motorwagen". Jahrg. 1907, Hefte 28/30).

Benz, C.: Lebensfahrt eines deutschen Erfinders. Verlag Köhler & Amelong. Leipzig 1925.

Bürner, K.: Der Kraftwagen im Felde (in „Kriegsschriften des Kaiser-Wilhelm-Dank", Heft 73, Berlin 1916).

Buschmann, J.: Vortrag über Finanzierung von Automobilgeschäften (in „Mitteilungen des Deutschen Automobilhändler-Verbandes E. V." Berlin, Jahrg. 1925, Hefte 49/50, vom 10.—17. Dezember).

Daimler-Motoren-Gesellschaft: Festschrift zum 25 jährigen Bestehen, Untertürkheim 1915.

Dieselbe: 40 Jahre Daimler-Motoren, Ein Beitrag zur Geschichte des Automobils, Untertürkheim 1923.

Deutscher Automobilhändler-Verband E. V., Berlin: Geschäftsberichte 1912 bis 1925.

Derselbe: Eingaben an den Reichstag betr. Entwurf eines Gesetzes über Zolländerungen — Tarifposition 915 vom 10. 2., 17. 6. und 8. 7. 1925.

Ford, H.: Mein Leben und Werk. Deutsche Ausgabe. Verlag Paul List, Leipzig 1923.

Grodzinsker: „Normen" (in Automobiltechnisches Handbuch. Verlag M. Krayn, Berlin 1925, 11. Aufl.).

Handwörterbuch der Staatswissenschaften: Art. „Kraftfahrzeuge", Bearbeiter Behrend und Heim, Jena 1923, 4. Aufl.

Heinsius und Fries: Der Subventionswagen, Handbuch für Besitzer und Führer der von der Heeresverwaltung subventionierten Lastzüge. Verlag Friedr. Vieweg & Sohn, Braunschweig 1912.

Kienzle und Mackbach: „Fließarbeit", Beiträge zu ihrer Einführung, herausgegeben im Auftrage des Ausschusses für wirtschaftliche Fertigung (AWF) beim Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit, VDI Verlag, Berlin 1926.

Kleczewer, S.: Betriebskostenaufstellung für einen 5 to Lastwagen gegenüber den Unkosten bei Beförderung der Güter durch Pferdegespann und Eisenbahn (in „Motorwagen", Jahrg. 1923, Heft 8).

Köhn, Dr. G.: Schicksalswende der deutschen Automobilindustrie? „Berliner Börsen-Zeitung", vom 26. November 1925.

Lansburgh, A.: Automobilbanken (in „Die Bank", Bankverlag Berlin, Jahrg. 1926, Heft 3).

Mahrholz, W.: Amerikanische Industriekonkurrenz (in Vossische Zeitung" vom 11. 12. 25).

Nienhoff, J.: Das Kraftfahrwesen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika (in „Verkehrstechnische Woche", Jahrg. 1925, Heft 9).

Peters, C.: Rußland als Absatzgebiet (in „Automobil-Rundschau", Jahrg. 1928, Heft 2).

Plum, G.: Zur Gründung der Automobilbanken (in „Bankwissenschaft", Zeitschrift für das Bankwesen, Berlin, Jahrg. 1926, Heft 22).

Quassowski-Susat: Verordnung über Goldbilanzen vom 28. 12. 1923, nebst Durchführungsverordnungen und Kommentar, Verlag J. Bensheimer, Berlin 1924.

Reichsverband der Automobilindustrie: Eingabe an den Reichstag betr. Einfuhrzölle für ausländische Kraftwagen vom 2. 5. 1925.
Saling's Börsenpapiere, Saling's Verlag, Berlin, Jhg. 1913, 1919—1926.
Derselbe: Handbuch der Aktiengesellschaften, Jhg. 1913, 1919—1926.
Scherrmann: Der Kraftwagen im Dienste der Reichspost (im Jahrbuch des Reichsverbandes der Automobilindustrie, Jahrg. 1, Berlin 1925, Verlag E. Vallentin).
Schlesinger, G.: Zum Daseinskampf der deutschen Automobilindustrie (in „Bosch-Zünder", Jahrg. 7, Heft 9, Stuttgart 1925).
Sperling, C.: Die Kraftfahrzeugindustrie im Jahre 1923/24 (im „Jahrbuch des Reichsverbandes der Automobilindustrie", Jahrg. 1, Berlin 1925).
Taylor, Irving H.: „Weltzählung der Motorfahrzeuge (in „Commerce Reports", Wochenausgabe für auswärtigen Handel, herausgegeben vom Handels-Departement der Vereinigten Staaten von Amerika, Jahrg. 1926, Nr. 7).
Winzeler, E.: Die verkehrspolitische Bedeutung der Automobillinien, Bern 1924.

Periodische Schriften.

Automobil-Rundschau.
Die Bank.
Commerce Reports, Wochenausgabe für auswärtigen Handel, herausgegeben vom Handels-Departement der Vereinigten Staaten von Amerika.
Magazin der Wirtschaft.
Monatlicher Nachweis über den Außenhandel Deutschlands.
Der Motor.
Der Motorwagen.
Reichsverband der Automobilindustrie, Jahrbücher, Jahrg. 1 und 2.
Derselbe: Beilage zu „Motorwagen", Jahrg. 1924.
Technische Rundschau, Wochenschrift des Berliner Tageblatts.
Vierteljahreshefte zur Statistik des Deutschen Reiches.
Wirtschaft und Statistik.
Dieselben: Sonderhefte.
Wirtschaftsdienst.

Tageszeitungen.

Berliner Börsen-Courier.
Berliner Börsen-Zeitung.
Deutsche Allgemeine Zeitung.
Deutscher Reichsanzeiger.
Frankfurter Zeitung.
Neue Leipziger Zeitung.
Ost-Expreß.
Tägliche Rundschau.
Vossische Zeitung.

Satzungen und Geschäftsberichte von etwa 130 Aktienunternehmen der Automobilindustrie, von Kraftverkehrsgesellschaften und Automobilbanken.

Lebenslauf.

Als Sohn des Kaufmanns Otto Meibes und seiner Ehefrau Berta, geb. Röhrscheidt, wurde ich, Otto Karl Friedrich Meibes, am 31. Januar 1897 in Duisburg geboren, wo ich das Realgymnasium bis Obersekunda einschließlich besuchte. Im Herbst 1913 übersiedelte ich nach dem Lehrerseminar in Moers a. Rh.

Dezember 1914 trat ich als Kriegsfreiwilliger beim 11. Jägerbataillon in Marburg ein, geriet im Mai 1915 in englische Kriegsgefangenschaft und wurde aus dieser Ende 1917 nach der Schweiz ausgetauscht. Dort bestand ich auf dem Deutschen Auslandsinstitut zu Davos im Dezember 1918 die Reifeprüfung.

Nach Deutschland zurückgekehrt, studierte ich zunächst Neuphilologie, später Nationalökonomie an den Universitäten Berlin und Halle. Zur Verschaffung der für Fortsetzung und Beendigung des Studiums erforderlichen Mittel war ich mehrfach, hauptsächlich im Bankfach, zuletzt als Archivar bei der Reichskreditgesellschaft A.-G., Berlin, praktisch tätig.

Ich hörte die Vorlesungen bezw. besuchte die Seminare folgender Herren Professoren: 1. Universität Berlin: A. Philosophie (Neuphilologie): Brandl, Cassirer, Cunow, Dessoir, Freund, Heusler, Lommatzsch, Roethe, Sauter, Stumpf. — B. Philosophie (Nationalökonomie): Bernhard, Bernstein, Eberstadt, Eucken, Herkner, Jastrow, Meerwarth, Müller, Schumacher, Sering, Wagemann, Wolff. — 2. Universität Halle (Rechts- und Staatswissenschaftliche Fakultät): Aubin, Bilfinger, Finger, Fleischmann, Jahn, Kisch, Waentig.